

ATTI PARLAMENTARI

XVII LEGISLATURA

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. CCXXII  
n. 1

## RELAZIONE

SULLO STATO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

(Aggiornata al 30 settembre 2014)

*(Articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244)*

**Predisposta dall'Osservatorio nazionale sulle politiche  
del trasporto pubblico locale**

**Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**

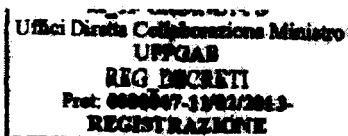
(LUPU)

---

**Trasmessa alla Presidenza il 13 novembre 2014**

---

PAGINA BIANCA



*Al Ministro  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

VISTO il decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, recante " Disposizioni urgenti per la crescita del Paese ";

VISTO, in particolare, l'articolo 16, comma 8, che prevede l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un tavolo tecnico finalizzato all'esame delle problematiche relative alle criticità finanziarie delle società esercenti i servizi ferroviari di competenza della Regione Campania;

VISTO l'articolo 14, comma 22, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2012, n. 12, che ha previsto la nomina di un Commissario ad acta, per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione ed al riordino delle società partecipate regionali;

VISTE le designazioni pervenute dalle strutture coinvolte;

VISTO il decreto del Ministro dello sviluppo economico e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 dicembre 2011, allegato al decreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 2011 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana, serie generale, n. 301 del 28.12.2011, a mezzo del quale sono state delegate al Sottosegretario di Stato le materie relative al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

CONSIDERATA la necessità di dare tempestivo avvio ai lavori del suindicato tavolo tecnico;

**DECRETA**

**Art. 1**

E' costituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti la navigazione ed i sistemi informativi e statistici - il tavolo tecnico con il compito di verificare la documentazione prodotta dal Commissario ad acta di cui in premessa.

**Art.2**

Il Tavolo tecnico è composto come segue:

- ing. Virginio Di Giambattista - D.G. per il trasporto pubblico locale - coordinatore
- dott. Angelo Mautone - D.G. per il trasporto pubblico locale - membro;
- dott. Giancarlo Fontana - Ministero dell'economia e delle finanze - membro;
- dott.ssa Maria Mautone - Regione Campania - membro.

**Art. 3**

Il presente provvedimento non comporta oneri finanziari a carico dello Stato.

  
IL VICE MINISTRO

ACCORDO

TRA

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE  
UFFICIO CENTRALE DEL BILANCIO  
PIÙSSO IL MINISTERO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

- 6 MAR 2014

N. 6460	UFFICIO V
---------	-----------

6663

**IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

**IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**

**E**

**IL PRESIDENTE DELLA REGIONE CAMPANIA**

per

l'approvazione dei piani di cui all'articolo 16, comma 5, del decreto legge 83 del 22 giugno 2012,  
convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134

REG. TO ALLA CORTE DEI CONTI  
Add. 28 FEB 2014  
UFFICIO CONTI DEL MINISTERO  
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI E DEL MINISTERO  
DELL'AMBIENTE, DELLA TUTELA DEL  
TERRITORIO E DEL MARE  
Reg. N. 2/11/2014  
IL CONSIGLIERE

**PREMESSO CHE**

- il decreto legge 22 giugno 2012 , n. 83 , convertito con modificazioni , dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 e recante misure urgenti per la crescita del Paese, all'art. 16 ha introdotto disposizioni urgenti per la continuità dei servizi di trasporto;
- per la risoluzione delle criticità finanziarie in cui versano le società esercenti servizi ferroviari di competenza della regione Campania , il comma 5 del citato art. 16 prevede che *“il Commissario ad acta , nominato ai sensi dell'art. 14 , comma 22, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78 , convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione e al riordino delle società partecipate regionali [...], al fine di consentire l'efficace realizzazione del processo di separazione tra l'esercizio del trasporto ferroviario regionale e la proprietà , gestione e manutenzione della rete [...], effettua, entro 30 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto , una ricognizione della consistenza dei debiti e dei crediti delle società esercenti il trasporto regionale ferroviario e delle società capogruppo”*;
- la medesima disposizione stabilisce inoltre :
  - che entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto legge in questione il Commissario, sulla base delle risultanze dello stato dei debiti e crediti, elabori un piano di rientro dal disavanzo accertato ed un piano dei pagamenti , alimentato dalle risorse regionali disponibili in bilancio e dalle entrate conseguenti all'applicazione delle disposizioni di cui al successivo comma 9 dell'art. 16 in parola , della durata massima di sessanta mesi
  - che il suddetto piano di rientro debba individuare gli interventi necessari al perseguimento delle finalità sopra indicate e all'equilibrio economico delle società esercenti il trasporto ferroviario nonché le azioni di riorganizzazione , riqualificazione o potenziamento del sistema di mobilità regionale su ferro;
  - che la documentazione inerente i suddetti piani sia approvata tramite accordo sottoscritto dai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze e dal Presidente della regione Campania a seguito della verifica effettuata da apposito tavolo tecnico istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del successivo comma 8;
  - che l'utilizzazione da parte della regione Campania delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC 2007-2013) ad essa assegnate con Delibera CIPE n. 1/2009 , per il 2012 e 2013 , a copertura dei debiti del sistema di trasporto regionale su ferro , sia subordinata all'approvazione dei piani di cui sopra;
- con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze in data 9 novembre 2012 è stato nominato quale Commissario ad acta per gli adempimenti di cui sopra il Dott. Pietro Voci;
- con decreto del Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 47 dell'11/02/2013 è stato costituito il Tavolo tecnico di cui al comma 8 dell'art. 16 del D.L. 83/2012 con il compito di verificare la documentazione prodotta dal Commissario ad acta;
- con nota n. 29/E del 10 aprile 2013 il Commissario ad acta ha trasmesso al Coordinatore del Tavolo tecnico di cui sopra, presso la Direzione Generale del Trasporto Pubblico Locale del

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti , per le valutazioni di competenza , la seguente documentazione:

- a. Ricognizione dei debiti e dei crediti del Gruppo EAV al 30/9/2012;
- b. Piano dei pagamenti dei debiti nel quinquennio 2013/2017;
- c. Piano di rientro dal disavanzo accertato, aggiornato al 31 dicembre 2012, nel periodo 2013/2017;
- d. Con nota n. 60/E del 29 maggio 2013 il Commissario ha presentato, inoltre, alcune schede di aggiornamento del piano di rientro e una scheda di sintesi dei documenti presentati.

il Tavolo tecnico, riunitosi nei giorni 17/05/2013 e 29/05/2013, ha esaminato la documentazione prodotta dal Commissario ad acta chiedendo ulteriori integrazioni ed evidenziando in particolare la necessità di:

- descrivere in modo più dettagliato le modalità con cui viene attuata la separazione dell'esercizio del trasporto ferroviario dalla proprietà e dalla gestione della rete;
- indicare gli effetti attesi dalla riorganizzazione societaria al fine di garantire l'equilibrio economico e la coerenza degli stessi con il piano di rientro dei disavanzi pregressi e con il piano dei pagamenti dei debiti conseguente;
- indicare il flusso finanziario certo, confermato dall'Ente regione, per assicurare il rispetto dei piani dei pagamenti;
- procedere, d'intesa con la Regione ad una completa ricognizione di tutti i crediti riportati nei bilanci delle "società del gruppo" verificando se gli stessi siano finanziariamente già coperti, riducendo in tal modo il ricorso alle risorse rese disponibili dall'art. 16, comma 5, del decreto legge n. 83 del 22/06/2012;
- indicare quali siano e come si siano prodotti gli eventuali debiti conseguenti ai lavori o forniture affidati in assenza di specifica copertura finanziaria, con descrizione delle procedure adottate per evitare in futuro il generarsi di ulteriori debiti aventi la medesima connotazione;
- distinguere in modo analitico i crediti ed i debiti pregressi inerenti l'esercizio di trasporto dai debiti e crediti pregressi relativi ad investimenti;

il Commissario, su sollecitazione del Tavolo tecnico, con nota n. 59 del 24/05/2013, ha fornito alcune informazioni integrative per ovviare alle richieste formulategli evidenziando, tuttavia, che sia l'operatività della riorganizzazione aziendale, mediante la costituzione di una società cui è demandata la gestione del servizio e di una società a cui è affidata la gestione dell'infrastruttura, che la ricognizione, d'intesa con la Regione, dei debiti e dei crediti effettuata con le modalità richieste dal tavolo, richiedono tempi medio - lunghi non compatibili con le esigenze di disporre immediatamente delle risorse stanziare dall'art. 16, comma 9, del decreto legge n. 83 del 22/06/2012;

dall'aggiornamento del Piano e dalle schede di sintesi prodotte dal Commissario, di cui alla precedente lettera d) si desumono:

- i ricavi attesi dai corrispettivi dei contratti di servizio del quinquennio 2013/2017;
- i ricavi da traffico e gli ulteriori ricavi attesi nel medesimo quinquennio;
- i costi aziendali previsti per il quinquennio in argomento (comprensivi dei costi degli interventi di manutenzione straordinaria necessari per assicurare la regolarità e la continuità dei servizi);

- la modalità di copertura dei corrispettivi dei contratti di servizio concordata con l'ente Regione;
- il complesso del disavanzo accertato in termini di ammontare complessivo dei debiti;
- il complesso degli oneri per potenziali passività.

Il tavolo ha preso atto, altresì, con verbale del 02/07/2013 che il Commissario ai fini dell'approvazione dei bilanci di EAV s.r.l., relativi agli esercizi 2011/2012, ritiene che, attesa la natura giuridica privatistica della società esercente il trasporto ferroviario regionale, il disavanzo accertato dovrà coprire, in applicazione dell'articolo 16 comma 5 e successivi del DL n. 83/2012, il valore della voce del patrimonio netto relativa alle perdite cumulate a tutto il 31/12/2012

Il tavolo, da ultimo, con medesimo verbale del 2 luglio 2013, ha effettuato talune considerazioni che fanno ritenere i piani prodotti non puntualmente rispondenti ai requisiti previsti dall'articolo 16, commi 9 e successivi, del decreto legge n. 83/2012; ciò, a motivo della circostanza che si è ancora in attesa di conoscere taluni dati finanziari richiesti alla Regione nel corso dei tavoli tecnici susseguitisi nel tempo e risultanti dai verbali del medesimo Tavolo tecnico. Va poi rilevato che alcuni adempimenti ed integrazioni richiesti al Commissario, quali lo scorporo societario tra la gestione del servizio di trasporto e la rete, inerenti ai piani presentati, ad avviso del medesimo Commissario richiedono tempi di attuazione giudicati incompatibili con l'esigenza di disporre immediatamente delle risorse stanziata dalla richiamata disposizione, nonché dal decreto legge n. 76/2013, art. 11, commi da 13 a 16, che ha introdotto ulteriori misure per il finanziamento del trasporto ferroviario della regione Campania;

il tavolo ha ritenuto che l'ulteriore protrarsi dei tempi necessari all'utilizzo delle risorse rese disponibili in applicazione dell'articolo 16, commi 9 e successivi, del decreto legge n. 83/2012, avrebbe aggravato ulteriormente le criticità in cui versa l'EAV s.r.l. con riflessi sulla regolarità e la continuità del servizio di trasporto pubblico regionale, il cui parco rotabile, peraltro, oltre ad essere vetusto, non dispone di risorse atte ad assicurarne un'adeguata manutenzione ordinaria e straordinaria. Conseguentemente, ha valutato che, al fine di evitare il conseguente rischio dell'interruzione dei pubblici servizi, fosse comunque opportuno approvare i piani presentati dal Commissario, subordinando però tale approvazione a specifiche prescrizioni.

Sulla base di quanto considerato, con il presente Accordo di cui si propone la sottoscrizione, la regione Campania, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'economia e delle finanze si impegnano, congiuntamente, a verificare che, nelle more dell'attuazione del piano, si proceda:

- Alla verifica in progress della sussistenza di altre fonti regionali e/o statali, diverse da quelle previste dall'articolo 16, comma 9, del decreto legge n. 83/2012, destinate alla riduzione del disavanzo accertato corrispondente, ad oggi, sostanzialmente, al monte dei debiti riportati in bilancio dalle società del gruppo EAV s.r.l.;
- All'individuazione, da parte del Commissario, delle procedure interne che hanno causato l'iscrizione nei bilanci delle società del gruppo EAV s.r.l. di crediti vantati nei confronti della Regione Campania dalla stessa non riconosciuti, con contestuale adozione, da parte del Commissario, di nuove procedure gestionali che evitino, per il futuro, il ripetersi di tali criticità;
- Alla definizione di un sistema interno di controllo della gestione e alla strutturazione dei sistemi contabili in modo da identificare e separare contabilmente il settore del trasporto da quello relativo alla gestione dell'infrastruttura;

- Al riconoscimento da parte regionale dell'entità del proprio debito nei confronti delle società del gruppo EAV s.r.l. - quantificato provvisoriamente dal Commissario, tenendo conto dei crediti esposti nei confronti della Regione dalle Società del gruppo EAV s.r.l. e che non risulta, al momento, riconosciuto dalla Regione stessa nei documenti di bilancio.
- Alla conseguente costituzione delle due società a cui, rispettivamente, demandare la gestione dell'infrastruttura la gestione dei servizi, previa approvazione dei bilanci di esercizio della Società EAV s.r.l. per gli anni 2011 e 2012;
- Alla progressiva riprogrammazione dei servizi che sia coerente con i criteri di efficientamento e razionalizzazione indicati dall'articolo 16-bis del decreto legge n. 95/2012;
- All'eventuale progressivo adeguamento della riorganizzazione aziendale in relazione al raggiungimento o meno degli obiettivi di "equilibrio economico" perseguito dal Commissario;
- Alla gestione delle società del gruppo EAV s.r.l., senza maturazione di ulteriori fabbisogni non coperti;
- All'esecuzione, anche attraverso una riprogrammazione degli investimenti in corso, di tutti gli interventi urgenti necessari per ripristinare il regolare funzionamento della rete e del parco rotabile al fine di garantire la regolarità e la continuità del servizio pubblico;

I piani devono essere approvati con specifiche prescrizioni che consentano sia di verificare il raggiungimento degli obiettivi indicati dal legislatore che di apportare progressivamente correzioni agli stessi, al fine di assicurare il raggiungimento degli obiettivi stessi.

Tutto ciò premesso e considerato le Parti

## **CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE**

### **Articolo 1**

#### **OGGETTO DELL'ACCORDO**

Il presente Accordo ha ad oggetto l'approvazione del piano di rientro dal disavanzo accertato delle società partecipate regionali esercenti servizi ferroviari (all.to 1) e del relativo piano dei pagamenti predisposto dal Commissario nominato ai sensi dell'articolo 16 comma 5 del decreto legge n. 83/2012 (all.to 2) ai fini sia di assicurare l'equilibrio economico delle suddette società che di effettuare la riorganizzazione, la riqualificazione e il potenziamento del sistema di mobilità regionale su ferro.



## Articolo 2

### COPERTURA FINANZIARIA DEL PIANO DI RIENTRO

Le Parti prendono atto dell'entità del disavanzo derivante dall'ammontare complessivo dei debiti, quantificato al 31/12/2012, con dati provvisori, dal Commissario in Mln/euro 725.532 oltre a Mln/euro 152.000 per potenziali passività e concordano sulla necessità di garantire un prima copertura di tale disavanzo ricorrendo, inizialmente, alle risorse del Fondo di coesione e sviluppo di cui all'articolo 16, comma 9, del decreto legge n. 83/2012.

Le Parti concordano altresì sulla necessità, prima di procedere all'utilizzo delle risorse rinvenienti dalle procedure previste dall'articolo 2, comma 86, della legge 23 dicembre 2009 n. 191, nonché dall'articolo 11, commi 13-16, del decreto legge n. 76/2013 e dall'articolo 9-bis del decreto legge n.174 del 2012, che il Commissario, d'intesa con gli uffici della Regione, verifichi l'eventuale sussistenza di risorse pubbliche o private già preordinate alla copertura del disavanzo di cui al comma precedente e proceda, periodicamente, all'adeguamento in diminuzione dell'esigenza di copertura in relazione al progressivo emergere di crediti riscuotibili dal gruppo EAV s.r.l. ed all'attivazione immediata di procedure di ristrutturazione del debito.

Le risorse di cui alle procedure previste dall'articolo 2, comma 86, della legge 23 dicembre 2009 n. 191, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 11, comma 15, del decreto legge n. 76/2013, potranno essere utilizzate in via residuale, essendo finalizzate prioritariamente all'ammortamento dei prestiti di cui agli articoli 2 e 3 del decreto-legge n. 35 del 2013 e, successivamente, all'ammortamento del corrispondente prestito di cui al comma 13 del citato articolo 11, destinato al piano di rientro di cui all'articolo 16, comma 5, del decreto-legge n. 83 del 2012.

Il Commissario e la Regione Campania si impegnano a sottoscrivere, entro sei mesi dall'approvazione del presente Accordo, sentiti i Ministeri competenti, un atto aggiuntivo volto a definire, in base anche alle risultanze definitive sulle risorse disponibili per il TPL, misure puntuali necessarie ad assicurare l'equilibrio del piano a decorrere dal 2016 da attuarsi mediante l'individuazione di ulteriori azioni di efficientamento e razionalizzazione dei servizi, l'incremento dei ricavi derivanti dalle tariffe applicate al servizio, l'integrazione del corrispettivo da parte della Regione Campania. A tal fine, ferma la necessità di un sistema di controllo dei costi di gestione per verificare gli impieghi della produzione e monitorare i target di produttività (incidenza delle spese generali e amministrative sul valore dei ricavi operativi; ore nette di guida effettiva del personale di condotta; ore nette di scorta effettiva del personale di scorta; ore nette di produzione per addetto del settore della manutenzione; costo complessivo della manutenzione a treno/Km), le misure di efficientamento devono essere coerenti con costi standard individuati sulla base del mercato, omogenei a livello nazionale, che consentano il confronto con le pratiche gestionali migliori (benchmarking). Inoltre, le tariffe vanno allineate alla tariffa media applicata a livello nazionale per passeggero/Km.

## Articolo 3

### PIANO DEI PAGAMENTI

Le Parti prendono atto del piano dei pagamenti presentato dal Commissario e concordano sulla necessità che lo stesso sia attuato dallo stesso Commissario, previa definizione con la Regione, sulla base di un crono programma prudenziale che assicuri certezza del flusso finanziario destinato a soddisfare i creditori a seguito della ristrutturazione del debito di cui all'articolo precedente.

Le Parti monitoreranno l'attuazione del piano dei pagamenti al fine di assicurare che lo stesso sia eseguito con criteri equitativi anche in relazione ai titoli che hanno prodotto il debito.

**Articolo 4****ACCERTAMENTO DI DISFUNZIONI PROCEDURALI CHE HANNO CAUSATO IL  
GENERARSI DEL DISAVANZO - PROVVEDIMENTI CONSEGUENZIALI AL FINE DI  
EVITARE IL RIPROPORSI DELLA CRITICITA'**

Nel prendere atto degli interventi individuati dal Commissario per assicurare l'equilibrio economico delle società, le Parti concordano sull'esigenza che il Commissario accerti sulla base di quali procedure interne si siano generati debiti per servizi prestati alla regione, ovvero per lavori o forniture eseguiti su beni della regione e per conto della regione, in assenza della prescritta copertura. Le Parti concordano, altresì, sulla necessità che il Commissario determini nuove procedure volte ad evitare il riproporsi delle criticità registrate, attivando tutti gli strumenti previsti dalla normativa vigente qualora le procedure sino ad oggi adottate abbiano arrecato danno alle società, ovvero, all'erario.

**Articolo 5****EQUILIBRIO ECONOMICO DELLE SOCIETA' DAL 2015 IN RELAZIONE ALLA  
RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI E ALLE RIORGANIZZAZIONI AZIENDALI**

Le Parti ritengono necessario che il Commissario proponga alla Regione una differente offerta di servizi e definisca con la stessa, in applicazione dei criteri di efficientamento e razionalizzazione di cui all'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/2012, una nuova programmazione dei servizi che consenta una riorganizzazione aziendale volta alla riduzione progressiva dei costi, ad una migliore soddisfazione qualitativa e quantitativa dell'utenza e ad un incremento dei ricavi anche mediante l'adeguamento del sistema tariffario ed il potenziamento della lotta all'evasione tariffaria.

Le Parti prendono atto della quantificazione dei ricavi indicati dal Commissario per garantire il pieno equilibrio con i costi delle società a decorrere dal 2015.

Le Parti prendono atto, altresì, del parere favorevole del Ministero dell'economia e delle finanze che permette al Commissario, qualora questi lo ritenga necessario, di integrare tali ricavi per il solo periodo 2013-2015, coerentemente con le previsioni del piano, con le risorse di cui alle procedure dell'articolo 2, comma 86, della legge n. 191 del 23 dicembre 2009, per pervenire al richiamato equilibrio economico a decorrere dal 2015.

Dal 2016 il citato equilibrio economico deve essere assicurato ai sensi dell'art. 2, comma 4, del presente Accordo.

Le perdite stimate nel Piano – per il periodo 2013-2015 – complessivamente in Meuro 22,7 trovano copertura nelle risorse di cui all'art. 16, comma 9, del decreto legge n.83/2012 e di cui all'art. 11, commi 13-16 del decreto legge n. 76/2013.

## **Articolo 6**

### **PRIMI INTERVENTI NECESSARI PER RENDERE IMMEDIATAMENTE EFFICIENTI IL PARCO ROTABILE E L'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA**

Le Parti si impegnano ad individuare entro quaranta giorni dalla data di registrazione del presente Accordo da parte degli organi di controllo l'esercizio, anche sulla base dei dati istruttori forniti dal Commissario e dall'Ufficio Speciale Impianti Fissi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competente per territorio, gli interventi prioritari necessari a ripristinare integralmente la regolarità e la continuità del servizio ferroviario regionale esercito dalle società a partecipazione regionale.

Le Parti si impegnano ad effettuare, contestualmente, una ricognizione di tutte le risorse disponibili per investimenti non ancora attivati, ovvero per investimenti che possono formare oggetto di variante in diminuzione, destinando le risorse rese in tal modo disponibili agli interventi di cui al comma precedente, da eseguirsi con procedura d'urgenza entro e non oltre novanta giorni dalla data di registrazione del presente Accordo da parte degli organi di controllo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le finalità di cui ai commi precedenti, nel rispetto della normativa vigente, è disponibile ad una immediata rimodulazione degli interventi di cui all'articolo 15 del decreto legislativo n. 422/97, prevedendo anche procedure di erogazione a favore della Regione semplificate rispetto a quelle previste dall'accordo di programma del 17/12/2002.

La Regione si impegna a mettere a disposizione, con la massima sollecitudine, le risorse individuate e rese disponibili per le finalità di cui al comma 1, dandone contestuale comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze ed al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La Regione, inoltre, si impegna a mantenere almeno l'attuale livello dei corrispettivi per i contratti di servizio.

## **Articolo 7**

### **RIMODULAZIONE INTERVENTI IN CORSO**

La Regione si impegna a rimodulare tutti gli investimenti in corso al fine di individuare, sulla base delle risorse disponibili e della riprogrammazione dei servizi eseguita ai sensi dell'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/ 2012, quelli da definanziare integralmente o parzialmente e quelli da completare in tempi solleciti.

## **Articolo 8**

### **SEPARAZIONE GESTIONE INFRASTRUTTURE E SERVIZI**

La Regione si impegna ad adottare tutti i provvedimenti amministrativi per consentire al Commissario, entro il 30 giugno 2014, di attuare tempestivamente la separazione tra la gestione del servizio ferroviario esercito da EAV s.r.l. e la proprietà, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie destinate a tale servizio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, si impegna a collaborare con la Regione al fine di consentire se necessario, il completamento delle procedure di trasferimento dei beni dal demanio e dal patrimonio disponibile e indisponibile dello Stato al demanio ed al patrimonio disponibile ed indisponibile della Regione, al fine di agevolare la separazione di cui al comma precedente.

La Regione si impegna a dare esecuzione, in tempi solleciti, a quanto disposto dall'articolo 30 della legge regionale n. 1/2007 e dall'articolo 42 della legge regionale n. 1/2012.

### Articolo 9

#### MONITORAGGIO

Il monitoraggio sul progressivo stato d'attuazione del piano è compiuto dalle Parti anche mediante il Comitato di monitoraggio previsto dall'accordo di programma stipulato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la Regione in applicazione dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 422/97.

### Articolo 10

#### APPROVAZIONE PIANI

I piani di cui all'articolo 1 sono approvati con le prescrizioni indicate nelle premesse e negli articoli precedenti.

### Articolo 11

#### CONTROVERSIE

Ogni controversia derivante dall'interpretazione del presente Accordo è di competenza della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

24 DIC. 2013

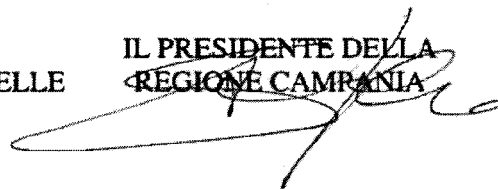
IL MINISTRO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI

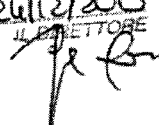


IL MINISTRO  
DELL'ECONOMIA E DELLE  
FINANZE



IL PRESIDENTE DELLA  
REGIONE CAMPANIA



Ministero dell'Economia e delle Finanze  
Ufficio Centrale del Bilancio presso il  
Ministero Infrastrutture e Trasporti Uff. V  
VISTO ex Art. 5 C. 2 D.lgs. 120/2011  
N. 1680 del 24/12/2013  
IL DIRETTORE  




*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

*di concerto con*

*Il Ministro dell'economia e delle finanze*

PREMESSO che il decreto legge 8 aprile 2013, n. 35, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2013, n.64, recante “Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento dei tributi degli enti locali”, prevede, all’articolo 11, misure per l’equilibrio finanziario della Regione Piemonte, nonché per la programmazione regionale del Fondo per lo sviluppo e la coesione;

CONSIDERATO che il comma 6 del richiamato articolo 11 specifica che “per consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico del bilancio regionale inerenti i servizi di trasporto pubblico locale su gomma e di trasporto ferroviario regionale, la Regione Piemonte predispone un piano di rientro da sottoporre, entro trenta giorni dall’entrata in vigore del presente decreto, all’approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell’economia e delle finanze”;

CONSIDERATO che la medesima disposizione stabilisce che il piano di rientro dovrà individuare le necessarie azioni di razionalizzazione ed efficientamento da conseguire attraverso l’adozione dei criteri e delle modalità di cui all’articolo 16-bis, comma 3, del decreto legge n. 95 del 6 luglio 2012, convertito dalla legge n. 135 del 7 agosto 2012;

CONSIDERATO che il successivo comma 7 dell’articolo 11 prevede che per il finanziamento del piano di rientro, la Regione Piemonte è autorizzata ad utilizzare, per l’anno 2013, le risorse ad essa assegnate del Fondo per lo sviluppo e la coesione di cui alla delibera del CIPE n. 1 dell’11 gennaio 2011 (pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 80 del 7 aprile 2011), nel limite massimo di 150 milioni di euro;

VISTA la delibera n. 25-5760 del 6 maggio 2013, con la quale la Giunta della Regione Piemonte ha adottato il piano di rientro predisposto di concerto tra le Direzioni regionali Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica e Risorse Finanziarie, in applicazione dell’articolo 11 comma 6 del decreto legge 8 aprile 2013, n. 35, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2013, n.64 recante “Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento dei tributi degli enti locali”;

VISTA la nota n. 2472 del 7 maggio 2013 con la quale la Regione Piemonte ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti copia del Piano di rientro, ripartito sugli esercizi finanziari delle annualità 2013 – 2015, al fine della prescritta approvazione;

CONSIDERATO che a seguito della riunione del 28 maggio 2013, i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze, dall'analisi del piano di rientro presentato, hanno ritenuto necessario che i dati sintetici prodotti siano esposti in maniera più analitica e in particolare che il piano sia integrato prevedendo:

- a) l'indicazione delle risorse finanziarie regionali, destinate alla copertura del piano, distinte tra quelle attualmente già presenti nel Bilancio di previsione annuale 2013 e pluriennale 2013-2015 e quelle individuate nel piano che si renderanno disponibili a seguito dell'approvazione della legge di assestamento 2013;
- b) una delibera di Giunta regionale relativa all'assestamento di cui sopra che preveda l'assestamento medesimo a seguito dell'approvazione del piano;
- c) l'indicazione analitica, per ente locale, delle aziende di trasporto creditrici interessate al piano;
- d) la descrizione dei criteri di efficientamento e razionalizzazione adottati dalla Regione per garantire l'equilibrio economico del settore ed il raggiungimento degli obiettivi previsti dall'art. 16-bis del citato decreto-legge n. 95/12;
- e) il piano dei pagamenti con la descrizione delle modalità e dei tempi degli stessi;

VISTA la deliberazione della Giunta Regionale 11-6177 del 29 luglio 2013 con la quale la Regione Piemonte, ha revocato, ai sensi dell'articolo 21-quinquies della legge 241/1990, la deliberazione della Giunta regionale n. 25-5760 del 6 maggio 2013 ed approvato il nuovo piano di rientro del debito pregresso del trasporto pubblico locale, in attuazione dell'articolo 11 del predetto decreto legge n. 35 dell'8 aprile 2013;

VISTA la nota n. 4049 del 1 agosto 2013 con la quale la Regione Piemonte ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia e delle finanze il nuovo piano di rientro;

CONSIDERATO che a seguito della riunione del 3 ottobre 2013 e dei chiarimenti forniti dalla Regione, in merito al previsto aumento tariffario diretto ad assicurare parte della copertura del "piano", i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze, in sede istruttoria, hanno ritenuto di approvare il piano stesso con la previsione dell'incremento tariffario nei limiti minimo del 10% e massimo del 15% delle tariffe vigenti e di richiamare nella legge finanziaria regionale per l'anno 2014 l'esplicita previsione di quanto disposto in termini finanziari dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 11-6177 del 29 luglio 2013;

VISTA la nota n. 1522 del 5 febbraio 2014 con la quale il Presidente della Regione Piemonte *pro-tempore* confermava l'integrale copertura, nella legge regionale finanziaria per l'anno 2014, di quanto previsto nel piano di rientro in parola;

TENUTO CONTO che l'iter di perfezionamento del decreto interministeriale di approvazione del menzionato piano di rientro è stato sospeso conseguentemente al contenzioso attivato dai Comuni di Cuneo e Torino e dall'Azienda ATAP S.p.A. di Biella presso il TAR Piemonte avverso le deliberazioni di Giunta Regionale inerenti il piano di rientro in materia di trasporto pubblico locale;

CONSIDERATO che il Consiglio di Stato ha respinto le istanze cautelari in primo grado dei Comuni e dell'Azienda interessati, in riforma delle connesse ordinanze del TAR Piemonte;

VISTA la nota n. 2662/DB1204 del 27 maggio 2014 con la quale il Direttore della Direzione trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica della Regione Piemonte, in considerazione delle pronunce del Consiglio di Stato, ha richiesto di concludere l'iter del decreto interministeriale di approvazione del predetto Piano di rientro;

TENUTO CONTO delle particolari esigenze rappresentate dalla Regione Piemonte nonché delle motivazioni di cui alle ordinanze di riforma del Consiglio di Stato che ha ritenuto prevalente il *“pregiudizio rappresentato dall’Amministrazione esponenziale degli interessi dell’intera comunità, poiché la sospensione delle deliberazioni della Giunta Regionale impugnate in primo grado porterebbe all’assoluta incertezza sul complesso di tutte le risorse da attribuire alle singole amministrazioni, con la paralisi dei relativi esercizi;*

VISTA altresì la nota della competente Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale n. 3187 del 10 giugno 2014 con la quale viene condivisa l’opportunità di concludere l’iter di approvazione del medesimo piano;

CONSIDERATO che con nota del 25/06/2014 n. 8022 la Regione Piemonte, facendo seguito alla nota n. 2662/DB1204 del 27/05/2014, ha tentato a precisare che *“le Ordinanze del TAR – Piemonte nel sospendere i provvedimenti impugnati ritengono opportuno un riesame dei medesimi con particolare riferimento al riparto delle risorse tra i diversi Enti soggetti di delega”* e che tale riesame *“non presuppone affatto un incremento di stanziamenti, bensì”* eventualmente *“una nova distribuzione dell e risorse assegnate mantenendo il saldo invariato”*;

TENUTO CONTO altresì che con la citata nota la Regione Piemonte ha comunque garantito la propria disponibilità ad implementare, se necessario, le risorse stanziare per il piano di riparto di una quota sufficiente a dirimere il contenzioso.

## DECRETA

### Articolo 1

E’ approvato, salvo l’esito nel merito del contenzioso giurisdizionale pendente, il Piano di rientro deliberato dalla Giunta della Regione Piemonte con delibera n. 11-6177 del 29 luglio 2013, in attuazione dell’articolo 11 del decreto legge n. 35 dell’8 aprile 2013, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2013, n.64, diretto alla rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico del bilancio regionale inerenti i servizi di trasporto pubblico locale su gomma e di trasporto ferroviario regionale.

### Articolo 2

Alla verifica dell’attuazione del Piano di rientro di cui all’articolo precedente provvedono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell’economia e delle finanze d’intesa con la Regione Piemonte per il tramite del Comitato di verifica e monitoraggio previsto dall’Accordo di programma stipulato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la medesima Regione, in applicazione dell’articolo 8 del decreto legislativo n. 422/97.

### Articolo 3

Alla verifica di cui all’articolo 2 si provvede, attraverso il monitoraggio delle misure individuate nel Piano di rientro ai sensi dell’articolo 16-bis, comma 3, del predetto decreto legge n. 95/2012, nonché dell’articolo 11, comma 6, del citato decreto legge n. 35/2013, ivi incluse le misure di razionalizzazione della produzione chilometrica del trasporto pubblico locale su gomma, con riferimento anche all’integrazione tra i servizi urbani di Torino ed i servizi extraurbani – Area metropolitana. L’attuazione del Piano è verificata altresì attraverso l’accertamento degli aumenti tariffari volti a garantire la copertura finanziaria del Piano medesimo, nonché della previsione nella

legge finanziaria regionale per gli anni 2014 e 2015 degli stanziamenti, posti a copertura del piano stesso.

IL MINISTRO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E  
DELLE FINANZE



+ +

ORIGINALE

REGIONE CALABRIA  
GIUNTA REGIONALE

Dipartimento/i Proponente/i:

LL.PP.

Deliberazione n. 307 della seduta del 31 OTT. 2013

Oggetto:

Applicazione dell'art.25, comma 11-quinquies, del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni nella legge 9 agosto 2013, n. 98.  
Piano di ristrutturazione del debito- I stralcio: servizi ferroviari.

Presidente o Assessore/i Proponente/i:

Relatore (se diverso dal proponente):

Dirigente/i Generale/i:

Il Dirigente Generale:

Dott. Ing. Domenico Palir.

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

		Giunta	Presente	Assente
1	Giuseppe SCOPELLITI	Presidente		X
2	Antonella STASI	Vice Presidente	X	
3	Alfonso DATTOLO	Componente		X
4	Mario CALIGIURI	Componente	X	
5	Luigi FEDELE	Componente	X	
6	Demetrio ARENA	Componente	X	
7	Giuseppe GENTILE	Componente		X
8	Giacomo MANCINI	Componente	X	
9	Francesco PUGLIANO	Componente	X	
10	Nazzareno SALERNO	Componente	X	
11	Domenico TALLINI	Componente	X	
12	Michele TREMATERRA	Componente		X

Assiste il Dirigente Generale del Dipartimento Presidenza.

La delibera si compone di n. 3 pagine compreso il frontespizio e di n. 1 allegati.

Casella riservata alla prenotazione dell'impegno di spesa da parte del Dirigente di Ragioneria ai sensi della l.r. 8/2002.

Il dirigente di Settore

Il Dirigente del Settore  
Ing. Giuseppe PAVONE

## LA GIUNTA REGIONALE

### Premesso:

- che la norma richiamata in oggetto prevede la predisposizione di un *piano di ristrutturazione del debito* concernente il servizio di trasporto pubblico regionale e locale a tutto il 31 dicembre 2012, da sottoporre, entro il 31 ottobre 2013, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze;
- che la stessa norma prevede che per il finanziamento del piano di ristrutturazione, ciascuna regione interessata è autorizzata, previa delibera del CIPE, a utilizzare, per gli anni 2013 e 2014, le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 80 del 7 aprile 2011, nel limite massimo dell'importo che sarà concordato tra ciascuna regione, il Ministero per la coesione territoriale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze sulla base del piano stesso;
- che il piano di ristrutturazione del debito deve individuare le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui al citato articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012;
- che dalle interlocuzioni per le vie brevi fra il competente Settore regionale e la Direzione Generale del TPL del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti è emersa la necessità che il piano di ristrutturazione sia di carattere tombale.

### Considerato:

- che è opportuno approvare celermente un primo stralcio del *piano di ristrutturazione del debito*, relativo ai servizi ferroviari, anche per dare immediata attuazione alla Legge regionale 30 settembre 2013, n. 46 "Variazione al bilancio per l'esercizio finanziario 2013", che prevede che la Giunta regionale provvede alle finalità di cui all'articolo 41, comma 5, della Legge regionale n. 69/2012 attraverso le risorse di cui al *piano di ristrutturazione del debito*;
- che la Giunta Regionale, con delibera n. 380 del 30.10.2013 ha approvato il *piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*, ai sensi dell'art 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, e s.m.i., e che tale piano individua le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza richieste dalla disposizione normativa oggetto della presente deliberazione.

Vista la relazione istruttoria prot. n. 307624 del 02.10.2013 predisposta dal competente Settore:

- che quantifica come segue il fabbisogno complessivo del *piano di ristrutturazione del debito* a tutto il 31.12.2012, per quanto riguarda il primo stralcio per i servizi ferroviari:

Soggetto	Importi art. 25 D.L. n. 69/2013 e s.m.i	Importi disponibili su residui di bilancio o altre norme	Totale
Trenitalia S.p.A.	€ 37.618.248,32	€ 17.157.047,80	€ 54.775.296,12
Ferrovie della Calabria s.r.l.	€ 3.487.082,30	€ 65.000.000,00	€ 68.487.082,30
<b>Totale</b>	<b>€ 41.105.330,62</b>	<b>€ 82.157.047,80</b>	<b>€ 123.262.378,42</b>

- che più precisamente qualifica tale fabbisogno scaturente da una ragionevole quantificazione degli importi per i quali si potrebbe pervenire ad una soluzione transattiva delle controversie, definendo le clausole fondamentali degli accordi transattivi, sia con Trenitalia S.p.A., sia con Ferrovie della Calabria s.r.l.

### Considerato:

- che con Deliberazione n. 306 del 31/10/2013, questa Giunta regionale ha individuato la proposta di rimodulazione degli interventi finanziati sul Fondo per lo sviluppo e la coesione,

al fine di fornire copertura al *piano di ristrutturazione del debito*, di cui alla presente, per un importo pari ad Euro 116.000.000,00;

- **che** l'Avvocatura Regionale, in merito alle ipotesi di transazione definite nella relazione istruttoria, ha espresso negli incontri tenutisi sull'argomento un parere favorevole di massima, riservandosi tuttavia una eventuale effettiva valutazione sulla base dell'atto che sarà predisposto;
- **che** il Dipartimento Infrastrutture e LL.PP., avendo tenuto degli incontri preliminari sulla possibilità di concludere la transazione con Ferrovie della Calabria s.r.l. nei termini ipotizzati nella relazione istruttoria del 02.10.2013, ha avuto un riscontro positivo;
- **che** lo stesso Dipartimento Infrastrutture e LL.PP., avendo tenuto degli incontri preliminari sulla possibilità di concludere la transazione con Trenitalia S.p.A. nei termini ipotizzati nella relazione istruttoria del 02.10.2013, ha rilevato l'adesione di massima del creditore al piano di rientro presentato, pur rifiutando qualsiasi ipotesi di accordo che, escludendo interessi e rivalutazione, non preveda le seguenti condizioni:
  - entro l'anno corrente siano erogate i corrispettivi relativi alle fatture dei primi due trimestri del 2013 (Euro 44.000.000,00);
  - entro un congruo termine del 2014, non oltre comunque marzo/aprile, sia erogata anche l'ulteriore fattura relativa al terzo trimestre 2013 (Euro 20.515.000,00);

Ritenuto pertanto di approvare il I stralcio del *piano di ristrutturazione del debito*, relativo ai servizi ferroviari, in conformità alla relazione istruttoria del 02.10.2013, aggiornando le condizioni dello stesso sulla base di quanto sopra considerato in relazione al creditore Trenitalia S.p.A.

Su proposta dell'Assessore Regionale Luigi Fedele, formulata sulla base dell'istruttoria compiuta della relativa struttura il cui dirigente si è espresso sulla regolarità amministrativa dell'atto, ed in particolare sulla copertura finanziaria, relativamente alle somme dichiarate disponibili in bilancio, ai sensi dell'art. 4 della Legge regionale 23 dicembre 2011 n. 47.

#### DELIBERA

1. **Di approvare**, in applicazione dell'art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98 il *Piano di ristrutturazione del debito - I stralcio: servizi ferroviari*, riportato nell'allegato 1, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente.
2. **Di trasmettere**, a cura del Dipartimento Infrastrutture e LL.PP. entro il 31.10.2013, il presente provvedimento, unitamente ai documenti istruttori, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze, per la loro approvazione.
3. **Di trasmettere** il presente provvedimento ai Dipartimenti Infrastrutture e LL.PP., Programmazione Nazionale e Comunitaria e Bilancio e Patrimonio, demandandone agli stessi tutte le attività necessarie all'attuazione del Piano.
4. **Di provvedere** alla pubblicazione del provvedimento sul BURC a cura del Dipartimento proponente ai sensi della legge regionale 06/04/2011, n. 11, a richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento proponente.

IL DIRIGENTE GENERALE  
DEL DIPARTIMENTO PRESIDENZA

IL PRESIDENTE

Del che è redatto processo verbale che, letto e confermato, viene sottoscritto come segue:

Il Verbalizzante

Il Presidente

Si attesta che copia conforme della presente deliberazione è stata trasmessa in data 31 OTT. 2013 al Dipartimento interessato  al Consiglio Regionale  alla Corte dei Conti

L'impiegato addetto

copia conforme all'originale,  
composta di N° 3 pagine + 1 alleg.  
Catanzaro, 31 OTT. 2013.

IL DIRIGENTE



Allegato alla deliberazione  
n. ~~397~~ del ~~31 OTT~~ 2013

**Piano di ristrutturazione del debito**  
***I stralcio: servizi ferroviari***

Art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98

**Importo complessivo**

Riferito alle somme fino al 31.12.2012

(N.B. gli importi oggetto di transazione possono riferirsi anche a date successive)

Soggetto	Importi art. 25 D.L. n. 69/2013 e s.m.i	Importi disponibili su residui di bilancio o altre norme	Totale
Trenitalia S.p.A.	€ 37.618.248,32	€ 17.157.047,80	€ 54.775.296,12
Ferrovie della Calabria s.r.l.	€ 3.487.082,30	€ 65.000.000,00 <sup>1</sup>	€ 68.487.082,30
<b>Totale</b>	<b>€ 41.105.330,62</b>	<b>€ 82.157.047,80</b>	<b>€ 123.262.378,42</b>

**Clausole generali dell'accordo transattivo con Trenitalia S.p.A.**  
**(condizionato all'approvazione del Piano)**

- questa Amministrazione si impegna ad erogare Euro 21.312.500,00 (D.D. di liquidazione n. 11319 del 05/08/2013), entro novembre p.v., ed a completare le erogazioni relative ai primi due trimestri 2013 (ulteriori Euro 22.687.500,00) entro il 31.12.2013 (anche indipendentemente dall'approvazione del piano);
- questa Amministrazione si impegna ad erogare tutti gli importi già fatturati e disponibili sul bilancio regionale, pari ad Euro 81.672.047,80 (61.157.047,80 + 20.515.000,00), che includono l'importo di cui al punto precedente, entro il 15 aprile 2014 (anche indipendentemente dall'approvazione del piano);
- questa Amministrazione si impegna ad erogare Euro 37.618.248,32, ad oggi non disponibili sul bilancio regionale e da coprire avvalendosi del piano di ristrutturazione del debito, entro 75 giorni dalla riscossione delle relative somme;
- Trenitalia S.p.a. rinuncia ad interessi e rivalutazione;
- questa Amministrazione rinuncia ad ogni contestazione sulla quantità dei servizi e sul corrispettivo per l'anno 2012 (e per i precedenti);
- le parti riconoscono che il corrispettivo disponibile per i servizi per l'anno 2013 è pari ad Euro 85.950.000,00 (IVA inclusa) e che pertanto a tale importo andranno adeguati i servizi;
- le parti rinunciano ad intraprendere qualsivoglia azione legale legata al rapporto contrattuale fino al 31.12.2012.

**Clausole generali dell'accordo transattivo con Ferrovie della Calabria s.r.l.**  
**(condizionato all'approvazione del Piano)**

- questa Amministrazione si impegna ad erogare Euro 3.487.082,30 (di cui al D.D. n. 5235 del 17.05.2011, così come rettificato con D.D. n. 5982 del 30.05.2011), ad oggi non disponibili sul bilancio regionale e da coprire avvalendosi del piano di ristrutturazione del debito, entro 75 giorni dalla riscossione delle relative somme;

<sup>1</sup> La copertura è garantita dalle risorse non utilizzate di cui alla delibera CIPE n. 66/2011 del 3/08/2011, relative ad interventi già defianziati per dare attuazione dall'articolo 16, comma 4, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134. Nell'ipotesi in cui tale norma non avrà diretta attuazione, le risorse sono parzialmente utilizzate per le finalità di cui al presente piano di ristrutturazione del debito.

- Ferrovia della Calabria s.r.l. rinuncia ad interessi e rivalutazione;
- questa Amministrazione, in caso di mancata attuazione dell'Accordo di Programma fra Stato e Regione del 08.11.2012, riconosce comunque a titolo transattivo lo 80% dell'importo di cui all'art.8 dell'Accordo di Programma citato (65 MEuro)<sup>1</sup>, nonché la piena attuazione dell'art. 5.

Il Dirigente del Settore  
Ing. Giuseppe PAVONE





**REGIONE CALABRIA**  
DIPARTIMENTO N. 9  
Infrastrutture - Lavori Pubblici - Politiche della Casa  
E.R.P. - Risorse Idriche - Ciclo Integrato Acque  
Settore n. 4  
Trasporto Pubblico Locale  
Piano Regionale dei Trasporti - Reti Immateriali

Prot n. 340961/SIARCatanzaro, 31 OTT. 2013

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ministero dell'Economia e delle Finanze

A MEZZO PEC

**Oggetto: Art.25, comma 11-quinquies, del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni nella legge 9 agosto 2013, n. 98. Piano di ristrutturazione del debito**

Si trasmettono le seguenti deliberazioni della Giunta Regionale, relative all'oggetto:

- 1) D.G.R. n. 397 del 31.10.2013 "Applicazione dell'art.25, comma 11-quinquies, del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni nella legge 9 agosto 2013, n. 98. **Piano di ristrutturazione del debito- I stralcio: servizi ferroviari**"; unitamente alla relazione istruttoria prot. n. 307624 del 02/10/2013;
- 2) D.G.R. n. 398 del 31.10.2013 "Applicazione dell'art.25, comma 11-quinquies, del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni nella legge 9 agosto 2013, n. 98. **Piano di ristrutturazione del debito- II stralcio: servizi su gomma**"; unitamente alla relazione istruttoria prot. n. 339435 del 30.10.2013.

Il Dirigente del Settore  
Ing. Giuseppe Pavano

+ +

ORIGINALE

REGIONE CALABRIA  
GIUNTA REGIONALE

Dipartimento/i Proponente/i:

LL. PP.

Deliberazione n. 308 della seduta del 31 OTT. 2013

Oggetto:

Applicazione dell'art.25, comma 11-quinquies, del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni nella legge 9 agosto 2013, n. 98.  
Piano di ristrutturazione del debito- Il stralcio: servizi su gomma.

Presidente o Assessore/i Proponente/i:

Relatore (se diverso dal proponente):

Dirigente/i Generale/i:

*[Signature]*  
Il Dirigente Generale  
Dott. Ing. Domenico Paliano

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

		Giunta	Presente	Assente
1	Giuseppe SCOPELLITI	Presidente		X
2	Antonella STASI	Vice Presidente	X	
3	Alfonso DATTOLO	Componente		X
4	Mario CALIGIURI	Componente	X	
5	Luigi FEDELE	Componente	X	
6	Demetrio ARENA	Componente	X	
7	Giuseppe GENTILE	Componente		X
8	Giacomo MANCINI	Componente	X	
9	Francesco PUGLIANO	Componente	X	
10	Nazzareno SALERNO	Componente	X	
11	Domenico TALLINI	Componente	X	
12	Michele TREMATERRA	Componente		X

Assiste il Dirigente Generale del Dipartimento Presidenza.

La delibera si compone di n. 3 pagine compreso il frontespizio e di n. 1 allegato

Casella riservata alla prenotazione dell'impegno di spesa da parte del Dirigente di Ragioneria ai sensi della l.r. 8/2002.

Il dirigente di Settore

*[Signature]*  
Il Dirigente del Settore  
Ing. Giuseppe PAVONE



## Premesso:

- che la norma richiamata in oggetto prevede la predisposizione di un *piano di ristrutturazione del debito* concernente il servizio di trasporto pubblico regionale e locale a tutto il 31 dicembre 2012, da sottoporre, entro il 31 ottobre 2013, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze;
- che la stessa norma prevede che per il finanziamento del piano di ristrutturazione, ciascuna regione interessata è autorizzata, previa delibera del CIPE, a utilizzare, per gli anni 2013 e 2014, le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 80 del 7 aprile 2011, nel limite massimo dell'importo che sarà concordato tra ciascuna regione, il Ministero per la coesione territoriale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze sulla base del piano stesso;
- che il piano di ristrutturazione del debito deve individuare le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui al citato articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012;
- che dalle interlocuzioni per le vie brevi fra il competente Settore regionale e la Direzione Generale del TPL del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti è emersa la necessità che il piano di ristrutturazione sia di carattere tombale.

Considerato che la Giunta Regionale, con delibera n. 380 del 25.10.2013 ha approvato il *piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*, ai sensi dell'art 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, e s.m.i., e che tale piano individua le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza richieste dalla disposizione normativa oggetto della presente deliberazione.

Vista la relazione istruttoria prot. n. 339435 del 30.10.2013 predisposta dal competente Settore:

- che quantifica come segue il fabbisogno complessivo del *piano di ristrutturazione del debito* a tutto il 31.12.2012, per quanto riguarda il secondo stralcio per i servizi su gomma:

"Debiti" TPL gomma	Importi art. 25 D.L. n. 69/2013 e s.m.i	Importi disponibili su residui di bilancio o altre norme	Totale
<i>Subtotale aziende</i>	€ 46.327.684,99		€ 46.327.684,99
<i>Subtotale consorzi *</i>	€ 28.566.929,69	€ 7.469.658,37	€ 36.036.588,07
<b>Totale</b>	<b>€ 74.894.614,68</b>	<b>€ 7.469.658,37</b>	<b>€ 82.364.273,05</b>

- che più precisamente tale fabbisogno scaturisce da una ragionevole quantificazione degli importi per i quali si potrebbe pervenire ad una soluzione transattiva delle controversie, definendo le clausole fondamentali degli accordi transattivi, sia con le Società concessionarie dei servizi fino al 2007, sia con le Società Consortili titolari dei contratti di servizio dal 2008;

Considerato:

- che con Deliberazione n. 396 del 31/10/2013, questa Giunta regionale ha individuato la proposta di rimodulazione degli interventi finanziati sul Fondo per lo sviluppo e la coesione, al fine di fornire copertura al *piano di ristrutturazione del debito*, di cui alla presente, per un importo pari ad Euro 116.000.000,00;
- che la Giunta Regionale, con delibera n. 397 del 31/10/2013 ha approvato il *piano di ristrutturazione del debito - I stralcio: servizi ferroviari*, che prevede l'utilizzo di 41.105.330,62 Euro del Fondo per lo sviluppo e la coesione, e che pertanto residua la sufficiente disponibilità di 74.894.669,38 Euro per lo stralcio di Piano di cui alla presente Deliberazione;
- che l'Avvocatura Regionale, in merito alle ipotesi di transazione definite nella relazione istruttoria, ha espresso negli incontri tenutisi sull'argomento un parere favorevole di massima, riservandosi tuttavia una eventuale effettiva valutazione sulla base dell'atto che sarà predisposto;

Ritenuto pertanto di approvare il II stralcio del *piano di ristrutturazione del debito*, relativo ai servizi su gomma, in conformità alla relazione istruttoria del 30.10.2013.

Su proposta dell'Assessore Regionale Luigi Fedele, formulata sulla base dell'istruttoria compiuta della relativa struttura il cui dirigente si è espresso sulla regolarità amministrativa dell'atto, ed in particolare sulla copertura finanziaria, relativamente alle somme dichiarate disponibili in bilancio, ai sensi dell'art. 4 della Legge regionale 23 dicembre 2011 n. 47.

#### DELIBERA

1. **Di approvare**, in applicazione dell'art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98 il *Piano di ristrutturazione del debito - II stralcio: servizi su gomma*, riportato nell'allegato 1, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente.
2. **Di trasmettere**, a cura del Dipartimento Infrastrutture e LL.PP. entro il 31.10.2013, il presente provvedimento, unitamente ai documenti istruttori, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze, per la loro approvazione.
3. **Di trasmettere** il presente provvedimento ai Dipartimenti Infrastrutture e LL.PP., Programmazione Nazionale e Comunitaria e Bilancio e Patrimonio, demandandone agli stessi tutte le attività necessarie all'attuazione del Piano.
4. **Di provvedere** alla pubblicazione del provvedimento sul BURC a cura del Dipartimento proponente ai sensi della legge regionale 06/04/2011, n. 11, a richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento proponente.

IL DIRIGENTE GENERALE  
DEL DIPARTIMENTO PRESIDENZA

IL PRESIDENTE

Del che è redatto processo verbale che, letto e confermato, viene sottoscritto come segue:

Il Verbalizzante

Il Presidente

31 OTT. 2013

Si attesta che copia conforme della presente deliberazione è stata trasmessa in data \_\_\_\_\_ al  
Dipartimento interessato  al Consiglio Regionale  alla Corte dei Conti

L'impiegato addetto

copia conforme all'originale,  
composta di N° 3 pagine + 1 alleg.  
Catanzaro 31 OTT. 2013  
IL DIRIGENTE



Allegato alla deliberazione

n. 308 del 31 OTT 2013

**Piano di ristrutturazione del debito*****Il stralcio: servizi su gomma***

Art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98

**Importo complessivo**

Riferito alle somme fino al 31.12.2012

"Debiti" TPL gomma	Importi art. 25 D.L. n. 69/2013 e s.m.i	Importi disponibili su residui di bilancio o altre norme	Totale
<b>Subtotale aziende</b>	<b>€ 46.327.684,99</b>		<b>€ 46.327.684,99</b>
<b>Subtotale consorzi *</b>	<b>€ 28.566.929,69</b>	<b>€ 7.469.658,37</b>	<b>€ 36.036.588,07</b>
<b>Totale</b>	<b>€ 74.894.614,68</b>	<b>€ 7.469.658,37</b>	<b>€ 82.364.273,05</b>

**Clausole generali dell'accordo transattivo con le aziende già concessionarie dei servizi di TPL  
(condizionato all'approvazione del Piano)**

- questa Amministrazione si impegna ad erogare le somme ad oggi non disponibili sul bilancio regionale e da coprire avvalendosi del piano di ristrutturazione del debito, entro 150 giorni dalla riscossione delle relative somme;
- l'erogazione delle compensazioni per agevolazioni tariffarie è condizionata alla dichiarazione da parte delle aziende dell'effettivo rispetto degli obblighi derivanti dalle norme in materia, e comunque nei limiti dei servizi programmati e nei limiti degli importi previsti nel piano di ristrutturazione del debito;
- le parti riconoscono che il presente atto di natura transattiva, determinato dalla volontà di definire il contenzioso pendente e quello che potrebbe insorgere in relazioni alle voci oggetto della presente relazione, non ha natura di ricognizione del debito ovvero di promessa di pagamento di cui all'art. 1988 c.c., e che le somme verranno erogate condizionatamente alla effettiva approvazione del piano di ristrutturazione del debito da parte dei soggetti competenti;
- le aziende rinunciano ad interessi e rivalutazione e, nel caso di contenziosi pendenti, alle spese di lite;
- le parti rinunciano a tutti i contenziosi pendenti sulle voci oggetto della presente relazione, a quelli ad essi connessi, ed alla instaurazione di nuovi giudizi in relazione ai medesimi e più in generale in relazione al rapporto concessorio fino al 31.12.2007.

Ulteriori clausole specifiche possono essere previste, a tutela dell'Amministrazione.

**Clausole generali dell'accordo transattivo con le Società Consortili affidatarie dei servizi  
(condizionato all'approvazione del Piano)**

- questa Amministrazione si impegna ad erogare le somme disponibili attualmente sul bilancio regionale, entro il 31 marzo dell'anno 2014;
- questa Amministrazione si impegna ad erogare le somme ad oggi non disponibili sul bilancio regionale e da coprire avvalendosi del piano di ristrutturazione del debito, entro 90 giorni dalla riscossione delle relative somme;
- l'erogazione dei corrispettivi per i servizi è condizionata alla dichiarazione da parte delle Società Consortili del servizio effettivamente prestato, e comunque nei limiti dei servizi programmati e nei limiti degli importi previsti nel piano di ristrutturazione del debito;
- l'erogazione delle compensazioni per agevolazioni tariffarie è condizionata alla dichiarazione da parte delle Società Consortili dell'effettivo rispetto degli obblighi derivanti dalle norme in materia, e comunque nei limiti dei servizi programmati e nei limiti degli importi previsti nel piano di ristrutturazione del debito;
- le parti riconoscono che il presente atto di natura transattiva, determinato dalla volontà di definire il contenzioso pendente e quello che potrebbe insorgere in relazioni alle voci oggetto della presente

relazione, non ha natura di ricognizione del debito ovvero di promessa di pagamento di cui all'art. 1988 c.c., e che le somme verranno erogate condizionatamente alla effettiva approvazione del piano di ristrutturazione del debito da parte dei soggetti competenti;

- le Società Consortili rinunciano ad interessi e rivalutazione e, nel caso di contenziosi pendenti, alle spese di lite;
- le parti rinunciano a tutti i contenziosi pendenti sulle voci oggetto della presente relazione, a quelli ad essi connessi, ed alla instaurazione di nuovi giudizi in relazione ai medesimi e più in generale in relazione al rapporto contrattuale ed ai servizi resi fino al 31.12.2012.

Il Dirigente del Settore  
Ing. Giuseppe PAVONE



GIUNTA REGIONALE

*Direzione Regionale*  
Trasporti Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Pescara, 31 ottobre 2013

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti  
Direzione Generale  
Trasporto Pubblico Locale  
[dg.tpl@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tpl@pec.mit.gov.it)

Ministero dell'economia e delle Finanze  
Direzione Generale delle Finanze  
[df.udg@pce.finanze.it](mailto:df.udg@pce.finanze.it)

Prot. n. : RAJ 270935/DE

Oggetto : Piano di ristrutturazione ai sensi art. 25 comma 11 quinquies D.L. 21 giugno 2013, n. 69 convertito in legge con modificazione dall'art. 1, comma 1, L. 9 agosto 2013, n. 98 recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia";

Si trasmette l'allegato documento, ai fini della valutazione ed approvazione di cui all'art. 25 comma 11 *quinquies* D.L. 21 giugno 2013, n. 69 convertito in legge con modificazione dall'art. 1, comma 1, L. 9 agosto 2013, n. 98 recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia".

Distinti saluti

Il Direttore  
Avv. Carla Mannetti

**REGIONE CALABRIA****DIPARTIMENTO N. 9**Infrastrutture - Lavori Pubblici - Politiche della Casa  
E.R.P. - Risorse Idriche - Ciclo Integrato Acque**Settore n. 4**Trasporto Pubblico Locale  
Piano Regionale dei Trasporti - Reti ImmaterialiProt n. 307624/SIARCatanzaro, 02 OTT. 2013**Dirigente Generale  
SEDE**

**Oggetto: Applicazione dell'art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98.  
Piano di ristrutturazione del debito - I stralcio: servizi ferroviari.  
Relazione istruttoria.**

La norma richiamata in oggetto prevede la predisposizione di un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31 dicembre 2012, da sottoporre, entro il 31 ottobre 2013, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze. Per comodità di lettura si riporta il testo dell'art. 11-quinquies dell'art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98:

"Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 11, commi 6 e 7, del decreto-legge 8 aprile 2013, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2013, n. 64, nonché quanto disposto dall'articolo 16, commi 4 e 9, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, le regioni interessate, al fine di consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico dei rispettivi bilanci regionali concernenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e di applicare i criteri di incremento dell'efficienza e di razionalizzazione previsti dall'articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, predispongono un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31 dicembre 2012, da sottoporre, entro il 31 ottobre 2013, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze. Il piano di ristrutturazione del debito deve individuare le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui al citato articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012. Per il finanziamento del piano di ristrutturazione, ciascuna regione interessata è autorizzata, previa delibera del CIPE, a utilizzare, per gli anni 2013 e 2014, le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 80 del 7 aprile 2011, nel limite massimo dell'importo che sarà concordato tra ciascuna regione, il Ministero per la coesione territoriale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze sulla base del piano stesso. Per le regioni interessate sarà conseguentemente sottoposta all'esame del CIPE, per la presa d'atto, la nuova programmazione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione."

La presente relazione istruttoria riguarda una parte dei debiti, quelli relativi ai servizi ferroviari, e quindi contratti nei confronti dei gestori degli stessi: Trenitalia S.p.a. (servizi ex art. 9 del D.Lgs. n. 422/1997) e Ferrovie della Calabria S.r.l. (servizi ex art. 9 del D.Lgs. n. 422/1997). Nel seguito è definita una ragionevole quantificazione degli importi per i quali si potrebbe pervenire ad una soluzione transattiva delle controversie, e quindi il termine "debiti" verrà utilizzato per indicare quello che più propriamente è un importo ritenuto congruo per la conclusione di tali accordi. In generale non sono mai stati considerati i costi relativi ad interessi e rivalutazione.

**Trenitalia S.p.A.**

Nell'allegato 1 è riportata l'esposizione debitoria nei confronti di Trenitalia S.p.a., mediante un semplice raffronto fra le fatture emesse in esito alla prestazione dei servizi e le corrispondenti erogazioni.

Il debito così ricostruito ammonta ad Euro 98.775.296,12, di cui:

- Euro 61.157.047,80 disponibili sul bilancio regionale, e scaturenti dai seguenti atti:
  - D.D. di liquidazione n. 10925 del 30/07/2013 per Euro 141.376,00;
  - D.D. di liquidazione n. 11319 del 05/08/2013 per Euro 21.312.500,00;
  - richiesta di riallocazione dell'importo di Euro 17.015.671,80, sul capitolo 2222118 (nota prot. n. 299113 del 24.09.2013)
  - parte (Euro 22.687.500,00) delle risorse impegnate con D.G.R. del 30.09.2013, ad oggetto "Servizi di trasporto pubblico locale su ferro di Trenitalia s.p.a. - Programmazione dei servizi per l'anno 2013. - (L.R. n. 67/2012 e n. 69/2012; art. 16 bis del D.L. n. 95/2012 e s.m.i.)", in corso di registrazione;
- Euro 37.618.248,32 non disponibili sul bilancio regionale (anche tenuto conto della proposta di legge numero 503 di iniziativa della Giunta regionale recante "l'ariazione al bilancio per l'esercizio finanziario 2013"), ed interamente riconducibili agli anni fino al 2012 (vedi allegato 1).

Vi è da evidenziare che Trenitalia S.p.a. ha chiesto ed ottenuto presso il Tribunale di Catanzaro decreto ingiuntivo contro la Regione per il pagamento della somma di Euro 80.783.523,59 (come comunicato dall'Avvocatura regionale con nota prot. n. 366906 del 06.11.2012). È opportuno anche precisare che con nota prot. n. 272651 del 06.08.2012 è stato chiesto a Trenitalia S.p.a. di adeguare i servizi per l'anno 2012 al corrispettivo disponibile pari ad Euro 80.000.000,00 (oltre IVA), ritenendo tale richiesta fondata ai sensi dell'art. 11 del contratto, rubricato "Sopravvenuta incapacienza dei fondi stanziati a copertura del contratto", e che tuttavia la Società ha confermato con nota prot. n. 48200 del 04/10/2012 i servizi preesistenti rinviando l'adeguamento al 2013, e conseguentemente ha effettuato i servizi e fatturato i relativi corrispettivi.

Si può ipotizzare la conclusione di un accordo transattivo, condizionato all'approvazione del piano di cui all'oggetto della presente, in questi termini:

- questa Amministrazione si impegna ad erogare Euro 21.312.500,00 (D.D. di liquidazione n. 11319 del 05/08/2013) entro novembre p.v. (come da impegno per le vie brevi della Ragioneria Generale nei confronti di Trenitalia S.p.a.);
- questa Amministrazione si impegna ad erogare tutti gli importi già fatturati e disponibili sul bilancio regionale, pari ad Euro 61.157.047,80 (incluso l'importo di cui al punto precedente), entro un congruo termine dell'anno 2014 (si ipotizza entro il 15 marzo);
- questa Amministrazione si impegna ad erogare Euro 37.618.248,32, ad oggi non disponibili sul bilancio regionale e da coprire avvalendosi del piano di ristrutturazione del debito, entro un congruo termine dalla riscossione delle relative somme (si ipotizza 75 giorni);
- Trenitalia S.p.a. rinuncia ad interessi e rivalutazione;
- questa Amministrazione rinuncia ad ogni contestazione sulla quantità dei servizi e sul corrispettivo per l'anno 2012 (e per i precedenti);
- le parti riconoscono che il corrispettivo disponibile per i servizi per l'anno 2013 è pari ad Euro 85.950.000,00 e che pertanto a tale importo andranno adeguati i servizi;
- le parti rinunciano ad intraprendere qualsivoglia azione legale legata al rapporto contrattuale fino al 31.12.2012.

**Ferrovie della Calabria S.r.l.**

La normativa in oggetto presuppone e fa salvo quanto disposto dall'articolo 16, comma 4, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134. In applicazione delle menzionate disposizioni, è stato stipulato in data 08/11/2012 lo "Accordo di Programma tra Ministero delle Infrastrutture E Trasporti e Regione Calabria per il trasferimento della proprietà sociale delle Ferrovie Della Calabria S.r.l.", preventivamente approvato con D.G.R. n. 471 del 06.11.2012. Tale Accordo, fra le altre cose, prevede:

**Art. 2**

Con la sottoscrizione del presente Accordo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna a deliberare con immediatezza la ricapitalizzazione di Ferrovie della Calabria S.r.l. per un importo pari a venti Meuro mediante l'utilizzo delle risorse stanziati dall'articolo 16, comma 4 del D.L. n. 83 del 22 giugno 2012.

[...]



## Art. 5

La Regione, al fine di favorire il processo di consolidamento finanziario ed economico della Società previo espletamento degli adempimenti previsti dalla normativa vigente, conferisce alla stessa:

- il patrimonio disponibile trasferito alla Regione in applicazione dell'Accordo di Programma stipulato tra il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e la Regione Calabria in data 11/02/2000;
- la piena proprietà dei mezzi attualmente concessi in usufrutto alla Società.

## Art. 8

Sulla base della ricognizione creditoria e debitoria della Società effettuata ai sensi dell'art. 16 comma 4 del D.L. n. 83 del 22 giugno 2012, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 134, la Regione si impegna a richiedere, entro il 15 dicembre 2012, la rimodulazione degli interventi di cui alla delibera CIPE n. 66/2011 del 3/08/2011, per l'importo di Euro 65 milioni. Conseguentemente, al fine di evitare una sovra compensazione vietata dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, la Regione nella qualità di committente, e nel contempo di futuro socio unico, disconosce tutti i crediti nei confronti dell'azienda, fino al 2012, che non hanno copertura finanziaria, come risultanti dalla ricognizione. [...]

Ad oggi hanno trovato completa attuazione l'art. 2 e l'art. 5 per la sola parte relativa ai mezzi che erano concessi in usufrutto.

La ricognizione da cui ha avuto esito la determinazione dell'importo di cui all'art. 8 teneva in considerazione quale risorse coperte quelle relative ai corrispettivi residui per gli anni 2008-2010, per l'importo di Euro 3.487.082,30, riconosciuto quale debito fuori bilancio con decreto n. 5235 del 17.05.2011, così come rettificato con decreto n. 5982 del 30.05.2011. La copertura di dette risorse era stata infatti assicurata in un quinquennio dall'art. 52, comma 2, della L.R. n. 47/2011. Tuttavia, con Legge Regionale 20.12.2012, n. 64, le risorse destinate a copertura dell'art. 52, comma 2, della L.R. n. 47/2011 sono state allocate su un altro capitolo di spesa, e la stessa norma non ha avuto effettiva copertura per l'anno corrente. Ne consegue che si ritiene di dover dare copertura a detto importo nell'ambito del piano di cui all'oggetto della presente.

Sull'attuazione dell'Accordo di Programma del 08.11.2012 gravano un ricorso pendente al TAR Calabria (n. reg. gen. 23/2013) e il procedimento instaurato dalla Commissione Europea riguardante presunti aiuti di stato illegittimi (SA. 35094 - 2012 CP), entrambi promossi dall'ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori), che peraltro rappresenta molte delle società che beneficerebbero dall'applicazione del piano di ristrutturazione del debito di cui all'oggetto della presente (per la parte relativa ai servizi su gomma, non oggetto di questo primo stralcio di relazione istruttoria).

Pertanto, in considerazione dell'incerto esito dell'attuazione dell'Accordo di Programma del 08.11.2012, che costituisce presupposto per la quantificazione di cui alla presente, nonché espressamente fatto salvo dallo stesso art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98, si ritiene di dover prevedere un accordo di natura transattiva con Ferrovia della Calabria s.r.l., che possa scongiurare l'instaurarsi di un contenzioso che prevedibilmente potrebbe derivare dalla mancata applicazione di quanto previsto nell'Accordo di Programma.

L'accordo fra le parti potrebbe prevedere:

- questa Amministrazione si impegna ad erogare Euro 3.487.082,30 (di cui al D.D. n. 5235 del 17.05.2011, così come rettificato con D.D. n. 5982 del 30.05.2011), ad oggi non disponibili sul bilancio regionale e da coprire avvalendosi del piano di ristrutturazione del debito, entro un congruo termine dalla riscossione delle relative somme (si ipotizza 75 giorni);
- Ferrovia della Calabria s.r.l. rinuncia ad interessi e rivalutazione;
- questa Amministrazione, in caso di mancata attuazione dell'Accordo di Programma, riconosce comunque a titolo transattivo una certa aliquota (ad esempio il 90%) dell'importo di cui all'art.8 dell'Accordo di Programma del 08.11.2012, nonché la piena attuazione dell'art. 5.

L'ultimo punto è prudenziale e volto ad evitare che la quantificazione di cui alla presente relazione fosse inesatta nonché pesantemente discriminatoria nei confronti di Ferrovia della Calabria s.r.l. La copertura di tale ultimo punto dovrebbe essere garantita comunque sul Fondo per lo sviluppo e la coesione, senza ulteriori oneri, poiché sarebbero disponibili le risorse non utilizzate in applicazione dell'articolo 16, comma 4, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134.

**Conclusioni**

Qualora il piano di ristrutturazione del debito fosse approvato nei termini sopra ipotizzati, si riporta il quadro complessivo delle risorse necessarie, con riferimento a tutto ciò che è antecedente al 31.12.2012.

"Debiti" TPL ferro	Importi art. 25 D.L. n. 68/2013 e s.m.i	Importi disponibili su residui di bilancio o altre norme	Totale
Trenitalia S.p.A.	€ 37.618.248,32	€ 17.157.047,80	€ 54.775.296,12
Ferrovie della Calabria s.r.l.	€ 3.487.082,30	€ 65.000.000,00	€ 68.487.082,30
<b>Totale</b>	<b>€ 41.105.330,62</b>	<b>€ 82.157.047,80</b>	<b>€ 123.262.378,42</b>

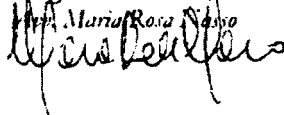
Per pervenire all'approvazione in Giunta del piano di ristrutturazione del debito, relativamente allo stralcio per i servizi ferroviari, si ritiene necessario:

- l'impegno del Dipartimento Bilancio sui tempi di erogazione delle risorse, compatibilmente con i vincoli del patto di stabilità e di cassa;
- la proposta, di competenza del Dipartimento Programmazione, degli interventi da definanziare sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011), per l'importo necessario.

Si ritiene inoltre opportuno

- il parere della Avvocatura regionale sulle ipotesi di transazione sopra delineate;
- verificare la disponibilità da parte dei creditori a sottoscrivere gli accordi transattivi.

Dirigente del Servizio 13

Maria Rosa Nasso  




Il Dirigente del Settore

Ing. Giuseppe Pavone  


## Allegato 1 – Debiti nei confronti di Trentitalia S.p.A.

Anno di competenza	Fattura	Data	Importo	Mandato	Data	Importo	Provedimento di liquidazione	Differenza da liquidare	Disponibile	Art. 26 c. 11-quinquies D.L. n. 69/2013
2009	8101013573	21/04/2009	17.596.977,70	12817	12/06/2009	16.000.000,00	DD 8890 del 25/05/09			
2009	8101027155	16/07/2009	17.596.977,70	24884	10/11/2009	32.000.000,00	DD 19658 del 04/11/2009			
2009	8101033690	08/10/2009	17.596.977,70	2080	01/03/2010	15.988.009,80	DD 1554 del 19/02/2010			
2009	8101000287	14/01/2010	17.596.977,70	12557	30/06/2010	4.148.580,01	DD 9838 del 25/06/2010			
<b>2009</b>			<b>70.387.910,80</b>			<b>63.137.589,81</b>		<b>2.250.320,99</b>	<b>0,00</b>	<b>2.250.320,99</b>
2010	8101011713	31/03/2010	17.596.977,70	12555	30/06/2010	16.001.061,00	DD 9835 del 25/06/2010			
2010	8101022315	08/07/2010	17.596.977,70	19113	11/11/2010	16.001.061,00	DD 15293 del 08/11/2010			
2010	8101030602	08/10/2010	17.596.977,70	6014	03/05/2011	31.986.887,80	DD 2554 del 29/03/2011			
2010	8101000067	12/01/2011	17.596.977,70							
<b>2010</b>			<b>70.387.910,80</b>			<b>63.989.009,80</b>		<b>6.398.901,00</b>	<b>0,00</b>	<b>6.398.901,00</b>
2011	8101012277	31/03/2011	17.596.977,70	26932	29/12/2011	21.676.015,03	DD 16342 del 29/12/2011			
2011	8101020079	07/07/2011	17.596.977,70	24644	26/09/2013	12.295.224,29	DD 7359 del 14/05/2013			
2011	8101022821	21/10/2011	17.596.977,70	24645	26/09/2013	657.018,65	DD 7359 del 14/05/2014			
2011	8101000085	10/01/2012	14.077.582,16	24646	26/09/2013	1.295.224,29	DD 7359 del 14/05/2015			
2011	8101005188	23/03/2012	3.519.395,54			18.195.582,00	MEF D Lgs. n. 220/2010			
<b>2011</b>			<b>70.387.910,80</b>			<b>64.119.974,28</b>		<b>16.268.936,54</b>	<b>0,00</b>	<b>16.268.936,54</b>
2012	8101005860	24/04/2012	23.422.406,65	25347	20/12/2012	21.680.000,00	DD 17839 del 14/12/2012			
2012	8101006317	18/07/2012	23.422.406,65	25492	27/12/2012	42.283.765,23	DD 18379 del 27/12/2012			
2012	8101009987	10/10/2012	23.422.406,65						141.376,00	
2012	8101000119	10/01/2013	18.737.925,32						17.015.671,80	
2012	8101004609	30/04/2013	4.684.481,55							
2012	VARIE - Agevolazioni	VARIE	141.376,00							
<b>2012</b>			<b>93.831.002,82</b>			<b>63.973.765,23</b>		<b>29.857.237,59</b>	<b>17.167.047,80</b>	<b>12.700.189,79</b>
2013	8101004370	22/04/2013	22.000.000,00				DD 11319 del 05/08/2013		21.312.500,00	
2013	8101006570	22/07/2013	22.000.000,00							
<b>2013</b>			<b>44.000.000,00</b>			<b>8,00</b>		<b>44.000.000,00</b>	<b>44.000.000,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTALI</b>			<b>348.894.735,22</b>			<b>280.219.439,10</b>		<b>68.775.296,12</b>	<b>61.167.047,60</b>	<b>37.618.248,32</b>

**REGIONE CALABRIA****DIPARTIMENTO N. 9**Infrastrutture - Lavori Pubblici - Politiche della Casa  
E.R.P. - Risorse Idriche - Ciclo Integrato Acque

Settore n. 4

Trasporto Pubblico Locale

Piano Regionale dei Trasporti - Reti Immateriali

Catanzaro, 30 OTT. 2013Prot. n. 339 435/SIAPDirigente Generale  
SEDE

**Oggetto: Applicazione dell'art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98.  
Piano di ristrutturazione del debito - II stralcio: servizi su gomma  
Relazione istruttoria.**

In applicazione della norma richiamata in oggetto è stata prevista la predisposizione di un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31 dicembre 2012, conformemente all'art. 11-quinquies dell'art. 25, comma 11-quinquies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98.

La presente relazione istruttoria, che aggiorna la precedente relazione prot. n. 318214 del 10/10/2013, fa seguito alla relazione prot. n. 307624 del 02.10.2012, riferita ai servizi di TPL ferroviari, e ne costituisce il secondo stralcio, relativo ai servizi di TPL su gomma. La ricognizione, mediante i risultati prodotti da due distinti gruppi di lavoro all'uopo istituiti, ha individuato le seguenti voci:

- corrispettivi per i contratti di servizio (paragrafo 1);
- compensazioni per agevolazioni tariffarie (paragrafo 2);
- quota regionale quale contributo erariale per il rinnovo del CCNL autoferrottranviari (paragrafo 3);
- ripiano deficit non coperto per il periodo 1987-2007 (paragrafo 4);
- ulteriori contenziosi (paragrafo 5).

Per ciascuna delle sopra citate voci è stata definita una quantificazione degli importi, alcuni certi e già riconosciuti come debiti, altri stimati, per i quali si potrebbe pervenire ad una soluzione transattiva delle controversie, molte delle quali già oggetto di contenzioso, altre suscettibili di instaurarne una notevole mole, con evidenti costi sul bilancio regionale. Per questa ragione il termine "debiti" verrà utilizzato per indicare quello che più propriamente è un importo ritenuto congruo per la conclusione di tali accordi. La quantificazione compiuta, inoltre, non tiene conto di interessi e rivalutazione, che si ritengono di poter compensare negli accordi transattivi.

Essendosi sostituite nel rapporto con la Regione, nell'anno 2008, alle Società precedentemente esercenti i servizi le Società Consortili costituite ex L.R. n. 18/2006, gli accordi transattivi devono essere conclusi con entrambi i soggetti. Una ipotesi di accordo complessivo con le Società che esercitavano prima i servizi in concessione è riportato nel paragrafo 5, con le relative ipotesi di condizioni e quantificazioni complessive, mentre un'ipotesi di accordo per le Società Consortili è riportata nel paragrafo 6.

Nel paragrafo 7 è riassunto l'ipotizzato fabbisogno economico per l'intero piano di ristrutturazione del debito, comprensivo delle valutazioni oggetto della presente relazione istruttoria e della precedente relazione relativa ai servizi ferroviari.

Le ulteriori verifiche sui dati, effettuate a campione successivamente alla relazione istruttoria prot. n. 318214 del 10/10/2013 (cfr. prot. n. 324790/2013 e prot. n. 323775/2013), hanno confermato la corrispondenza degli stessi, scaturenti da copiose quantificazioni, non riportate per sintesi nella presente relazione, salvo alcuni errori nella stesura della precedente relazione, corretti nella presente versione.

### 1. Corrispettivi per i contratti di servizio

Per quanto attiene ai corrispettivi dovuti alle aziende di trasporto pubblico locale, mentre il 2009 può dirsi pacifico in quanto l'attività istruttoria prevista per provvedere al saldo degli stessi è stata compiuta, pur non essendovi stato alcun contraddittorio con le Società Consortili, per l'annualità 2010, in assenza della conclusione dell'attività citata, è stato necessario suddividere in due tabelle i relativi importi. Sia per il 2009 che per il 2010 non vi sono le risorse disponibili. Dunque nella Tabella 1 vengono riportati i crediti "quantificati", per un totale complessivo (anno 2009 e quota parte dell'anno 2010, relativamente al completamento della IV trimestralità anticipata) di Euro 9.468.315,59, mentre nella Tabella 2 vengono indicati esclusivamente i crediti "stimati", pari ai corrispettivi dei servizi programmati, pari ad Euro 3.201.995,14.

Per tutti i debiti di cui sopra era prevista la copertura in cinque anni dall'art. 52 della L.R. n. 47/2011, ma la stessa non è stata effettivamente garantita.

Per gli anni 2011-2012 non è stata compiuta l'attività istruttoria relativa al saldo, e, pertanto nella Tabella 3 è stato riportato il debito allo stato "stimato", che coincide con i corrispettivi per i servizi programmati e del "taglio orizzontale" (punto 7 della DGR n. 192/2012, come modificata dalla DGR n. 346/2012) e come quantificato con DD n. 622 del 18/01/2013. Tali importi, pari ad Euro 7.469.658,37, risultano disponibili perché impegnati sui capitoli 23010504, 2222107, 2301220, 23010244 per un importo complessivo pari ad euro 6.380.576,18 e per il quota parte pari ad euro 1.089.082,19 disponibili sul capitolo 2222123.

Laddove dovesse riconoscersi come debito anche il corrispettivo non corrisposto in conseguenza del "taglio orizzontale", il debito complessivo nei confronti delle Società Consortili sarebbe pari ad Euro 4.168.595,09, somma della quale si dà atto nella Tabella 4, e che va ad aggiungersi fra le somme non disponibili a quanto dovuto e quantificato nella Tabella 3. Si precisa che, per quanto noto, i servizi sono stati resi prevalentemente senza riduzione relativa al "taglio orizzontale", nonostante la mancanza di copertura.

Per le annualità nelle quali non è stata completata l'attività istruttoria, nonché per quanto attiene al "taglio orizzontale", in sede transattiva ed a fronte della disponibilità delle risorse e di un'attestazione delle Società Consortili che i servizi programmati sono stati effettivamente resi, si potrebbe tentare di raggiungere un accordo per chiudere la questione dei saldi non erogati, anche perché in molti casi le aziende hanno già intrapreso contenziosi che vedono, almeno in sede di assegnazione provvisoria, la Regione Calabria soccombente. Tali importi sarebbero riconosciuti senza interessi e rivalutazione, ed in tal caso essi corrispondono alla somma dei corrispettivi quantificati nelle tabelle richiamate nel presente paragrafo.

### 2. Compensazioni per agevolazioni tariffarie

Al fine di determinare quanto dovuto dalla Regione Calabria per le agevolazioni tariffarie è utile la ricostruzione del quadro normativo di riferimento.

L'art. 22 comma 2 ter della legge regionale 23/99, nella formulazione attualmente vigente, aggiunto dall'art. 1, co. 10, della L.R. 29 dicembre 2004, n. 36, sancisce che la Giunta è autorizzata a compiere tutti gli atti necessari per la concessione delle tessere di libera circolazione, ma che la spesa di esse non può superare complessivamente "lo stanziamento annuale previsto a tale titolo nel bilancio regionale". Gli ultrasessantenni hanno poi diritto ad usufruire delle tessere di libera circolazione ai sensi della L.R. 14 aprile 2004, n. 14 modificata con L.R. 28 dicembre 2006, n. 18 all'art. 7 co. 2 che ha previsto la conferma ai cittadini ultrasessantenni, facenti parte di un nucleo familiare precettore di un reddito ISEE non superiore a 15.000,00 Euro.

Con decreto dirigenziale 18634 del 1 dicembre 2005, attuativo della legge 14 aprile 2004, n. 14, la Regione Calabria si è impegnata a coprire i contributi nei limiti delle previsioni di bilancio, e, dunque, sono stati impegnati e liquidati alle aziende i contributi per i minori introiti derivanti dall'applicazione della legge 14/2004. Con il decreto è stata liquidata la somma di Euro 0,0688 per ogni vett×km di servizi urbani ed Euro 0,0108 per ogni vett×km di servizi extraurbani.

I contratti di servizio, approvati con delibera n. 173 del 27 giugno 2013, art. 3, co. 2, prevedono, al fine di determinare la compensazione dovuta per tali obblighi, l'utilizzo di un regime forfettario quantificato in relazione al vett×km e differenziato nei costi, ovvero Euro 0,031 (oltre IVA al 10%) per ogni vett×km di servizi urbani ed Euro 0,0049 (oltre IVA al 10%) per ogni vett×km di servizi extraurbani. La quantificazione seguita ripropone il rapporto tra coefficienti già applicati nel decreto indicato, il cui criterio di calcolo non è stato oggetto di impugnativa, tuttavia i valori sono stati ridotti del 50%, compatibilmente con le risorse ad oggi disponibili (e tenuto conto della riduzione dei soggetti aventi titolo ex L.R. n. 18/2006). La scelta compiuta nei contratti sottoscritti nel 2013 è stata determinata dalla considerazione che solo un regime forfettario possa garantire il rispetto dei vincoli di stanziamento sul bilancio (destinandovi già da adesso una somma predeterminata, già indicata in contratto), anche in considerazione del fatto che l'assenza di risorse specifiche non può ostacolare il riconoscimento del diritto di queste categorie di soggetti di ottenere le tessere in questione. È stato anche tenuto

in conto, nella riduzione della compensazione forfettaria, della riduzione dei soggetti aventi titolo ex L.R. n. 18/2006.

Ai fini della ricognizione del debito si sono applicati, dunque, due distinti criteri. Nella Tabella 5 i coefficienti di calcolo sono quelli di cui alla DGR 173/2013 ed il debito complessivo, nei confronti delle aziende non ancora consorziate negli anni 2006/2007, relativo alle agevolazioni tariffarie pari ad Euro 1.090.248,40. Nella Tabella 6 invece è riportato, secondo il medesimo criterio, quanto dovuto ai consorzi in relazione alla evidenziata voce di debito, ovvero per le annualità 2008/2012 un totale pari ad Euro 2.830.112,19. Nella Tabella 7 per gli anni 2006/2007 ed in relazione alle aziende, non consorziate, il criterio di calcolo utilizzato è quello di cui al decreto dirigenziale 18634 del 1 dicembre 2005, l'importo è pari ad Euro 2.193.706,10, mentre per gli anni 2008/2010 l'importo evidenziato nella Tabella 8 è pari ad euro 5.695.734,18.

Anche in questo caso è opportuno precisare che la determinazione del dovuto sulla base dei km autorizzati va distinto in credito quantificato (anni 2008-2009) e credito stimato (dal 2010 in poi).

Giova evidenziare che molte aziende, in assenza di copertura da parte della Regione, si sono rifiutate di accordare le agevolazioni tariffarie agli aventi diritto. In particolare, nelle osservazioni mosse al contratto di servizio, rilevavano l'inapplicabilità della L.R. 14/2004 per mancanza di copertura finanziaria per orientamento della Corte Costituzionale e per contrasto con la disciplina comunitaria in materia di compensazioni di servizio pubblico, nonché per contrasto con l'art. 1, co. 3, del D.L. 4 marzo 1989 n. 77 che prevede che ogni disposizione statale o regionale che stabilisce facilitazioni tariffarie deve provvedere a ripianare con finanziamenti propri, a carico dell'ente che lo stabilisce, la minore entrata risultante alle aziende interessate, ragione per cui viene non condiviso il metodo del criterio forfettario.

Si aggiunge, inoltre, che alcune aziende quantificano il dovuto utilizzando il criterio del costo degli abbonamenti rilasciati, ovvero il metodo statistico di rilevazione degli ultrasessantenni che hanno viaggiato, metodi che comunque non possono essere apprezzati per l'estrema incertezza ed indeterminazione circa la reale spettanza del debito, oltre alla riflessione che porterebbero ad una esposizione debitoria di notevole portata per la Regione. Infine si rileva che il valore di cui alla D.G.R. n. 173/2013 è stato stabilito nell'anno corrente e, dunque, se riferito ad anni precedenti verrebbe determinato a posteriori rispetto a quello fissato con D.D. n. 18635/2005.

In conclusione, in considerazione anche dell'aspetto di cui agli ultimi capoversi, si propone di tenere in conto la quantificazione conforme al decreto dirigenziale 18634 del 1 dicembre 2005 (più elevata), e di condizionare l'erogazione ad attestazione di aver ottemperato agli obblighi previsti dalla normativa in materia (eventualmente per quota parte dei servizi, cui riproporzionare l'importo). Pertanto nel seguito si farà riferimento alle quantificazioni di cui alla Tabella 7 e alla Tabella 8.

Tenuto conto che lo "Accordo di Programma tra Ministero delle Infrastrutture E Trasporti e Regione Calabria per il trasferimento della proprietà sociale delle Ferrovie Della Calabria S.r.l." del 08/11/2012 (vedi I stralcio della relazione) prevede che la Regione nella qualità di committente, e nel contempo di futuro socio unico, disconosce tutti i crediti nei confronti dell'azienda, fino al 2012, che non hanno copertura finanziaria, per Ferrovie Della Calabria S.r.l. tale voce non è stata conteggiata.

### 3 Quota regionale per il rinnovo del CCNL

Rispetto a questa voce di debito occorre preliminarmente riferirsi alla normativa che regolamentava la materia.

In particolare ci si riferisce all'art. 23, co. 1, della legge 27/02/2004, all'art. 1, co. 2, legge 21/02/2005 n. 16, all'art. 1, comma 1230 della legge 27/12/2006 n. 298. L'erogazione del rimborso degli aumenti per il rinnovo contrattuale è stata sempre subordinata alla produzione, da parte della aziende, di prospetti analitici, appositamente compilati, predisposti dal Ministero ed inviati alla Regione per le liquidazioni spettanti alle stesse.

Per quanto attiene alla prima norma, la quota statale è sempre stata interamente corrisposta, ragione per cui non sussistono spazi per il riconoscimento di alcun debito.

Quanto alla quota regionale di cui alla L. n. 16/2005 tra l'importo richiesto dalle aziende prima, consorzi poi, e quanto erogato esistono delle differenze.

Si precisa che l'impegno delle Regioni rispetto all'erogazione della quota posta a loro carico nasce da un accordo siglato in data 20 dicembre 2003 dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, dalle organizzazioni sindacali e dalle autonomie locali. Nell'accordo era previsto che le stesse provvedessero alla copertura diretta, con risorse proprie ed attraverso specifiche previsioni del contratto di servizio o nella disciplina dei rapporti in concessione, di una parte della somma "una tantum" destinata a coprire il periodo 1° gennaio 2002- 30 novembre 2003 sulle retribuzioni delle mensilità di febbraio, maggio e settembre 2004.

Il 14 dicembre 2006, in altro distinto e successivo accordo, le Regioni si sono "impegnate" a cofinanziare il rinnovo del II biennio del CCNL del Trasporto Pubblico Locale. Emergeva in atti che, essendo quella del Tpl

materia delegata e, quindi, soggetta al reperimento e trasferimento da parte dello Stato delle risorse occorrenti, le Regioni avrebbero offerto a tale finanziamento il proprio "contributo".

La Regione Calabria con L.R. n. 40/2008 art. 12, co. 6 ha sancito un impegno nei confronti della Giunta circa il reperimento delle risorse necessarie a dare copertura alla quota regionale riguardante il rinnovo del CCNL 2004-2007.

La relativa quota, non prevista in bilancio, è stata occasionalmente recuperata soltanto nel 2009, per un importo pari ad euro 5.120.681,00 di cui: 1.853.047,00 per l'anno 2005, euro 1.638.541,00 per l'anno 2006 ed euro 1.629.093,00 per il 2007. Si è ritenuto, allora, di poter impegnare (impegno di spesa n. 5231 del 27/07/2009- liquidazione decreto dirigenziale n. 15158 dell'11.08.2009) quale quota di compartecipazione regionale per gli oneri per il CCNL degli autoferrotranvieri, relativamente al contratto 2004/2007, l'importo di 3 milioni di euro sul capitolo 23010244 del bilancio 2009. La quota regionale è stata dunque attinguta da capitolo di spesa "spese per l'adeguamento delle risorse destinate ai servizi di trasporto pubblico locale derivanti dalla quota dell'accisa sul gasolio". Tale capitolo è distinto rispetto a quello n. 23010237 sul quale vengono allocate le risorse relative specificamente al rinnovo dei contratti collettivi di lavoro relativi al settore del Tpl e sul quale confluiscono le risorse erogate a livello statale.

Recentemente qualche consorzio ha instaurato contenziosi giudiziari per il recupero delle somme dovute quale quota Regionale. La Regione Calabria, costituita, ha argomentato la propria difesa ritenendo non dovuta la quota a proprio carico, asserendo che essa discende da accordi fra Governo e Regioni, in ultimo quello del 14.12.2006, sottoscritti dal Presidente della Conferenza delle Regioni e non dalla Regione Calabria. Si è detto che nessuna norma riconosce come vincolanti accordi fra Stato e Regioni di tale tipo, ed inoltre l'onere non ha copertura in trasferimenti dallo Stato o in risorse autonome stanziare dalla Regione.

Per la Regione Calabria, tuttavia, l'assenza di copertura finanziaria non avrebbe comunque consentito l'erogazione della relativa quota. Peraltro si è rilevato che i corrispettivi contrattuali, fissati con legge regionale n. 18 del 2006, successivamente assoggettati ad adeguamento conformemente all'inflazione programmata, ricomprendono come voce prevalente di spesa per le aziende di TPL, quelle relative al personale, per cui l'adeguamento dovrebbe coprire prevalentemente proprio la dinamica dell'adeguamento contrattuale.

Si rileva, inoltre, che laddove la Regione decidesse, con apposita norma di legge, di riconoscere, anche per gli anni pregressi la quota regionale, la somma da corrispondere sarebbe pari a quella riportata negli allegati prospetti.

Nella Tabella 9, vengono riportati i debiti relativi alla quota regionale di cui al D.Lgs. n. 16/2005, cui va aggiunta, solo per il 2007, anche la quota prevista dall'art. 1, c. 1230 della legge n. 298/2006, per un totale complessivo pari ad euro 1.804.520,77. Si consideri che la situazione del 2006/2007 è differente non solo da quella attuale, data la creazione dei consorzi, ma è stata oggetto di modifiche anche a causa della scomparsa di alcune aziende fallite o poste in liquidazione.

Dal 2008 le tabelle si riferiscono alle Società Consortili e, per il tramite di questi, alle aziende consorziate, e sono riferite ad entrambe le norme sopra richiamate. Nella Tabella 10 sono indicati quali soggetti debitori i consorzi, per un totale di Euro 6.032.289,69.

Tali importi potrebbero riconosciuti senza interessi e rivalutazione, ed in tal caso essi corrispondono alla somma di quelli quantificati nelle tabelle richiamate nel presente paragrafo.

Tenuto conto che lo "Accordo di Programma tra Ministero delle Infrastrutture E Trasporti e Regione Calabria per il trasferimento della proprietà sociale delle Ferrovie Della Calabria S.r.l." del 08/11/2012 (vedi I stralcio della relazione) prevede che la Regione nella qualità di committente, e nel contempo di futuro socio unico, disconosce tutti i crediti nei confronti dell'azienda, fino al 2012, che non hanno copertura finanziaria, per Ferrovie Della Calabria S.r.l. tale voce non è stata conteggiata.

#### **4 Ripiano deficit non coperto per il periodo 1987-2007**

Il periodo al quale la situazione debitoria è riferita è pari ad un ventennio, e parte da oltre un quarto di secolo fa, con numerosi contenziosi sulla questione ad oggi aperti. Non può pertanto sfuggire l'anomalia della situazione.

Per buona parte del periodo di riferimento, almeno fino al 2001, anno nel quale con legge regionale è stato fissato il costo dell'unità di prodotto, il ricavo minimo e quindi l'entità del contributo, la Regione avrebbe dovuto provvedere annualmente alla erogazione di contributi per il ripiano del deficit d'esercizio, nei limiti delle disponibilità, per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico di competenza sulla base delle disposizioni di cui alla legge statale 10 aprile 1981, n.151, e regionale 24 marzo 1982 n. 7 così come modificata dalla successiva dell'11 luglio 1983 n. 22.

Sia la legge statale 151/1981, art. 6, sia la legge regionale 7/1982, art. 4, stabilivano che i contributi di esercizio dovevano essere finalizzati al conseguimento "dell'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto", e si sarebbero dovuti determinare annualmente "calcolando il costo economico standardizzato con riferimento a criteri e parametri di rigorosa

*ed efficiente gestione*". La normativa regionale disponeva che nelle more della determinazione dei costi standardizzati consuntivi e della quantificazione dei contributi, gli acconti venissero erogati sulla scorta di un piano di riparto approvato dalla Giunta regionale sulla base degli standard determinati in via preventiva, delle percorrenze autorizzate e del maggior costo derivante dall'applicazione del contratto unico, rapportandone l'entità ai finanziamenti annui. Le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali come sopra determinati sarebbero rimasti a carico delle singole imprese di trasporto (L.R. 11 luglio 1983, n.22, art.5).

Può risultare a questo punto opportuna, sulla base delle norme statali e regionali, una breve descrizione della corretta procedura che la Regione avrebbe dovuto seguire nella fissazione ed erogazione dei contributi di cui si è detto:

1. la Giunta regionale avrebbe dovuto fissare il costo economico standardizzato per l'espletamento dei servizi "a preventivo", avrebbe dovuto cioè stabilire a monte (prima che l'esercizio a cui si riferisce iniziasse) qual è il costo, o meglio, quale può essere il costo massimo ammissibile per l'anno di riferimento (ovviamente, per la produzione autorizzata);
2. sulla base di quanto indicato al punto precedente, i contributi, anche a titolo di acconto, andavano erogati alle aziende con le modalità previste (trimestralità anticipate);
3. entro il mese di gennaio dell'anno successivo l'azienda avrebbe dovuto inviare i dati definitivi di produzione del servizio affinché la Regione potesse determinare, per ogni azienda, il costo economico standardizzato "a consuntivo", operando l'eventuale necessario conguaglio;
4. entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di riferimento l'azienda avrebbe dovuto inviare il bilancio relativo all'attività svolta con allegata una tabella di raffronto tra i costi economici standardizzati "a consuntivo" ed i costi effettivi aziendali del servizio svolto.

Persisteva l'obbligo, per la Regione, di rilevare annualmente il costo effettivo del servizio di trasporto pubblico locale.

Risulta pertanto evidente che nessuna somma si sarebbe potuta erogare alle aziende oltre quella necessaria per la copertura del deficit d'esercizio effettivo, risultando definito l'obiettivo perseguito sia dalla legge statale n. 151/1981 che dalla legge regionale n. 7/1982 e s.m.i. e consistente nel "*conseguimento dell'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto*".

Questa procedura così puntualmente prevista dalle norme in sostanza non è stata mai seguita; si evidenzia, per esempio, che i costi degli anni 1988, 1989, 1990 sono stati approvati con DGR 5540/1992 integrata dalla DGR 1698/1993 successivamente revocate con DGR n. 2276/1993. Con le citate deliberazioni si fissavano i costi standard di quattro, tre e due anni prima, cioè ben oltre la chiusura dei diversi esercizi, quando doveva essere già noto il costo effettivamente affrontato per l'esercizio del servizio di TPL. Sembra utile ribadire che la Giunta regionale (si ritiene opportunamente) ha revocato sia la deliberazione n. 5540/1992 sia la n. 1698/93.

Tutte le somme quindi erogate andavano considerate acconti. La Regione, nel tentativo di regolarizzare la complessa situazione, ha approvato la Legge regionale n. 12 del 17 ottobre 1997, che all'art.5, comma 6, così recitava: "*Al fine di contribuire al risanamento dei trasporti pubblici locali di competenza regionale, la Giunta regionale è autorizzata a concedere contributi alle aziende concessionarie dei servizi di trasporto pubblico locale, nei limiti delle disponibilità finanziarie autorizzate dal bilancio regionale e nel rispetto della normativa statale, per la copertura dei disavanzi d'esercizio effettivi, riferiti al periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1996,.....*", periodo esteso poi agli anni 1997, 1998 e 1999 con Legge regionale n. 14/2000. Trattasi di disavanzi accertati e riclassificati secondo la vigente normativa, da erogarsi previa verifica da parte di apposita Commissione tecnica, attribuendo al Consiglio regionale la competenza per l'approvazione del definitivo piano di riparto.

La correttezza della suddetta impostazione ha trovato conforto anche nelle decisioni della Corte di Cassazione, Sezioni Unite Civili, che si è espressa favorevolmente (decisioni n. 13338/2010 e n. 22621/2010). Si deve tuttavia evidenziare che con Legge regionale 10 agosto 2011, n. 28, art. 3, è stata abrogata la disposizione che ha reso possibile la suddetta regolarizzazione. E' altresì opportuno evidenziare che le decisioni della Corte di Cassazione richiamate hanno confermato la possibilità dell'azione di risanamento nei limiti delle disponibilità finanziarie. Sembra potersene dedurre che il risanamento sia possibile solo ove la Regione intenda farlo mettendo a disposizione le relative risorse. Tuttavia non può non evidenziarsi che l'erogazione dell'intero importo a copertura del deficit effettivo non coperto risponde certamente alla necessità di un completo risanamento del settore, è nei limiti di legge, e soprattutto consente l'eliminazione del contenzioso, che ha un notevole e di molto superiore costo potenziale in caso di soccombenza.

Quanto sopra, in relazione alla situazione debitoria, limitatamente al periodo 1987/1999, per il quale periodo viene evidenziata nella Tabella 11 la quota non erogata dell'importo del deficit effettivo, quest'ultimo determinato da apposite Commissioni tecniche.

Per gli anni successivi, dal 2000 al 2007, la situazione debitoria è determinata dalla quota di deficit non coperto rispetto a quello determinato quale differenza tra costo del servizio, così come fissato con Legge



regionale, e ricavo stabilito legislativamente al 35%. Seppure il ricavo effettivo non risulta mai essere stato rilevato, non è ipotizzabile che possa essere stato superiore a quello convenzionalmente fissato nel 35%. In conformità a tale ipotesi, anche tali importi sono riportati per ciascun anno nella Tabella 11.

Con i criteri di cui sopra il deficit non coperto ammonta complessivamente ad Euro 41.999.458,12 per l'intero periodo. Gli importi come sopra determinati non sono stati erogati per indisponibilità di risorse.

Si rappresenta che vi sono alcuni contenziosi sul quantum, che rimarrebbero anche laddove la Regione ritenesse di uniformarsi alle decisioni della Corte di Cassazione, Sezioni Unite Civili, (n. 13338/2010 e n. 22621/2010). Tuttavia, non essendo stata ad oggi possibile una approfondita analisi delle questioni già esaminate dalla apposita Commissione, né potendo questo Settore stimare la probabilità di soccombere in giudizio, di tali contenziosi non se ne è tenuto conto nella quantificazione, pur dovendosi evidenziare che ciò potrebbe inficiare la conclusione della transazione ipotizzata.

#### **Ulteriori contenziosi**

Diverse aziende rivendicano importi, allo stato non puntualmente quantificati, per avere svolto negli anni servizi aggiuntivi rispetto a quelli previsti dai programmi d'esercizio: le cosiddette corse bis. Valutazioni sommarie portano a ritenere che l'entità del valore di contributo e/o corrispettivo sia valutabile in 2 milioni di Euro. Di tale contenzioso non se ne è tenuto conto nelle quantificazioni, ma lo stesso dovrebbe estinguersi nel caso di sottoscrizione degli accordi transattivi, per via delle condizioni ivi previste.

In relazione al contenzioso presso il Tribunale di Catanzaro - Impresa Autoservizi Caputo c/ Regione Calabria - CT. n. 496/2012, essendo l'azienda Caputo inclusa fra quelle per le quali è possibile concludere una transazione per le motivazioni di cui al paragrafo 4, ma per un importo significativamente inferiore a quello riferibile al contenzioso sopra citato, si ritiene di dover provvedere ad una valutazione specifica. Si reputa che l'azienda, "rottamata" (ai sensi dell'art. 27 della L.R. n. 23/1999 e s.m.i.) ora per allora in esecuzione di una recente pronuncia giurisdizionale, vanti l'indennità di rottamazione pari ad € 201.050,82. Si ritiene che per Euro 330.000,00 possa essere conclusa una transazione vantaggiosa per l'Amministrazione, a condizione che l'azienda Caputo regoli i suoi rapporti insorti con il Consorzio Autolinee s.r.l. per effetto della vendita annullata dal Consiglio di Stato, e che per effetto di tale regolazione il Consorzio Autolinee s.r.l. rilasci apposita dichiarazione di non avere nulla più a pretendere dall'azienda Caputo e dalla Regione. In caso contrario la Regione si ritiene soccomberà nel giudizio contro l'Impresa Autoservizi Caputo e potrebbe soccombere in un eventuale giudizio contro Consorzio Autolinee s.r.l. Per raffronto tale importo, maggiorato di interessi, rivalutazione e spese legali, risulta in via approssimativa di poco superiore allo stesso importo di Euro 330.000,00 proposto per la transazione. Non si è tenuto conto dell'ulteriore motivo di lite (sempre nell'ambito del contenzioso CT. n. 496/2012), per un importo reclamato di quasi 1 milione di Euro, dove si ritiene che la Regione non soccomberà, e che comunque deve essere estinto nell'accordo transattivo.

La ricognizione e valutazione effettuata non può comunque intendersi esaustiva, in relazione alla notevole mole di contenzioso esistente. In particolare alcune recenti segnalazioni dell'Avvocatura rispetto a contenziosi per i quali non si intende resistere in giudizio non si sono potute tenere in conto per via del ristretto tempo necessario e della parallela complessa istruttoria per la riprogrammazione del Fondo di coesione e sviluppo, ormai in fase avanzata.

#### **5 Conclusioni relative alle Società affidatarie dei servizi in concessione fino al 2007**

Sulla base delle considerazioni che precedono, e fatto salvo quanto previsto al paragrafo 5, si può ipotizzare la conclusione di un accordo transattivo, condizionato all'approvazione del piano di cui all'oggetto della presente, che preveda le seguenti condizioni:

- questa Amministrazione si impegna ad erogare le somme ad oggi non disponibili sul bilancio regionale e da coprire avvalendosi del piano di ristrutturazione del debito, entro un congruo termine dalla riscossione delle relative somme (si ipotizza 150 giorni);
- l'erogazione delle compensazioni per agevolazioni tariffarie è condizionata alla dichiarazione da parte delle aziende dell'effettivo rispetto degli obblighi derivanti dalle norme in materia, e comunque nei limiti dei servizi programmati e nei limiti degli importi previsti nel piano di ristrutturazione del debito;
- le parti riconoscono che il presente atto di natura transattiva, determinato dalla volontà di definire il contenzioso pendente e quello che potrebbe insorgere in relazioni alle voci oggetto della presente relazione, non ha natura di ricognizione del debito ovvero di promessa di pagamento di cui all'art.

1988 c.c., e che le somme verranno erogate condizionatamente alla effettiva approvazione del piano di ristrutturazione del debito da parte dei soggetti competenti;

- le aziende rinunciano ad interessi e rivalutazione e, nel caso di contenziosi pendenti, alle spese di lite;
- le parti rinunciano a tutti i contenziosi pendenti sulle voci oggetto della presente relazione, a quelli ad essi connessi, ed alla instaurazione di nuovi giudizi in relazione ai medesimi e più in generale in relazione al rapporto concessorio fino al 31.12.2007.

L'importo quantificato per Società concessionaria è riportato nella seguente tabella.

Società concessionarie	Totale
A.M.A.CO. S.p.A.	€ 2.397.107,65
A.M.C. S.p.A.	€ 2.252.487,50
A.T.A.B.	€ 260.597,43
A.T.A.M. S.p.A.	€ 3.702.067,95
Antonio Foderaro Autoservizi	€ 438.332,07
ATI (C&P)	€ 189.141,02
ATI (Fata-Aceti-3emme-docbus)	€ 145.714,38
ATI GBV	€ 65.244,42
ATI ( ATAM - Saja)	€ 70.413,76
ATI (FerLoc)	€ 88.084,02
ATI (FerSav)	€ 327.429,98
ATI (SAT - Parise Rocco e Antonio)	€ 125.790,06
Aut.Francesco Perrone s.r.l.	€ 563.951,36
Autol.Cav. Domenico Tripodi s.r.l.	€ 1.238.582,33
Autolinee Bruno Genco s.r.l.	€ 131.277,06
Autolinee Cambrea s.a.s.	€ 26.769,68
Autolinee Federico s.r.l.	€ 2.455.732,70
Autolinee Iorfida s.r.l.	€ 62.642,39
Autolinee Procopio s.r.l.	€ 744,70
Autolinee Siciliano s.r.l.	€ 46.735,48
Autoservizi Buda s.n.c.	€ 45.844,91
Autoservizi Caputo Francesco <sup>1</sup>	€ 465.658,86
Autoservizi Cersosimo s.r.l.	€ 44.165,72
Autoservizi Fiorino Preite s.r.l.	€ 677.932,94
Autoservizi Mirijello s.a.s.	€ 106.194,50
Autoservizi Preite s.r.l.	€ 1.659.257,34
Az. spec. trasporti e serv pubblici Palmi	€ 192.618,12
Bilotta Antonio s.r.l.	€ 822.838,32
Bonfà Talia s.n.c.	€ 123.911,02
Brosio Francesco	€ 313.120,63
Brosio Nicola & F.lli s.n.c.	€ 937.173,08
Consorzio Autolinee s.r.l.	€ 3.162.896,50
Costa Viola S.r.l.	€ 242.690,59
Costabile Bus s.r.l.	€ 257.747,71
De Angelis Battista	€ 2.892,71
Doc Bus S.r.l.	€ 23.049,69
Eredi di Iorfida Francescantonio R. s.a.s.	€ 25.502,96

1

Si vedano anche le condizioni di cui al paragrafo 5.

(segue)

Società concessionarie	Totale
F.A.T.A. s.r.l.	€ 1.118.316,49
Federico S.p.A.	€ 2.062.552,34
Ferloc	€ 140.397,71
Fratelli Romano S.p.A. <sup>2</sup>	€ 3.263.964,36
Fratelli Salzone s.n.c.	€ 341.580,64
GBV	€ 95.400,54
Genco Carmela	€ 79.991,54
Genco Carmela & Figli s.r.l.	€ 833.371,90
Impresa autolinee Scura I.A.S. s.r.l.	€ 3.470.086,14
Lamezia Multiservizi S.p.A.	€ 245.773,19
Lirosi Autoservizi s.r.l.	€ 2.968.480,83
Mediterranea BUS S.p.A.	€ 222.750,54
Mediterranea Trasporti	€ 130.763,18
Nepita	€ 32.208,01
Neri Vincenzo	€ 13.819,34
Nucera Filippo Giovanni	€ 124.674,86
Panuzzo Aldo Paolo	€ 118.513,23
Parise Rocco & Antonio s.r.l.	€ 680.347,25
Passante Ada	€ 5.128,36
Pepe Evaristo	€ 433.412,19
Piana Palmi Multiservizi s.p.a.	€ 244.574,08
Polistena Annunziato	€ 51.099,89
Preite s.r.l.	€ 442.934,40
Rocco s.r.l.	€ 193.445,00
S.A.T. Soc.autol.tirreniche s.r.l.	€ 566.978,93
S.I.A.R. s.r.l.	€ 311.471,19
Saja s.n.c.	€ 387.632,22
SASMA s.r.l.	€ 304.094,11
Scarano Domenico & Figli s.n.c.	€ 73.905,30
Scav S.r.l.	€ 91.434,76
Sculli Giuseppe	€ 757,98
Servizi automobilistici jonici s.r.l.	€ 3.018.101,46
SISPA s.n.c.	€ 24.300,58
TNC	€ 174.495,39
Turismo Pepe s.r.l.	€ 106.029,16
Vardè Antonino	€ 111.212,87
Zuppelli Giulietta	€ 26.468,46
Fersav S.r.l.	€ 70.121,48
Impresa Individuale Zanfini Salvatore	€ 33.398,06
Società Cooperativa di Trasporto a.r.l. L'Aurora	€ 21.355,45
<b>Totale</b>	<b>€ 46.327.684,99</b>

2

Previa restituzione delle somme già pignorate all'Amministrazione.

## 6 Conclusioni relative alle Società Consortili titolari dei contratti di servizio dal 2008

Sulla base delle considerazioni che precedono, alla luce della notevole mole di contenzioso ed in considerazione che i "debiti" oggetto della presente relazione sono considerati al netto di interessi e rivalutazione monetaria, si può ipotizzare la conclusione di un accordo transattivo, condizionato all'approvazione del piano di cui all'oggetto della presente, che preveda le seguenti condizioni:

- questa Amministrazione si impegna ad erogare le somme disponibili (Tabella 3) attualmente sul bilancio regionale, entro un congruo termine nell'anno 2014 (si ipotizza entro il 31 marzo);
- questa Amministrazione si impegna ad erogare le somme ad oggi non disponibili sul bilancio regionale e da coprire avvalendosi del piano di ristrutturazione del debito, entro un congruo termine dalla riscossione delle relative somme (si ipotizza 90 giorni);
- l'erogazione dei corrispettivi per i servizi è condizionata alla dichiarazione da parte delle Società Consortili del servizio effettivamente prestato, e comunque nei limiti dei servizi programmati e nei limiti degli importi previsti nel piano di ristrutturazione del debito;
- l'erogazione delle compensazioni per agevolazioni tariffarie è condizionata alla dichiarazione da parte delle Società Consortili dell'effettivo rispetto degli obblighi derivanti dalle norme in materia, e comunque nei limiti dei servizi programmati e nei limiti degli importi previsti nel piano di ristrutturazione del debito;
- le parti riconoscono che il presente atto di natura transattiva, determinato dalla volontà di definire il contenzioso pendente e quello che potrebbe insorgere in relazioni alle voci oggetto della presente relazione, non ha natura di ricognizione del debito ovvero di promessa di pagamento di cui all'art. 1988 c.c., e che le somme verranno erogate condizionatamente alla effettiva approvazione del piano di ristrutturazione del debito da parte dei soggetti competenti;
- le Società Consortili rinunciano ad interessi e rivalutazione e, nel caso di contenziosi pendenti, alle spese di lite;
- le parti rinunciano a tutti i contenziosi pendenti sulle voci oggetto della presente relazione, a quelli ad essi connessi, ed alla instaurazione di nuovi giudizi in relazione ai medesimi e più in generale in relazione al rapporto contrattuale ed ai servizi resi fino al 31.12.2012.

Si rappresenta l'utilità che ne deriverebbe all'Amministrazione dalla chiusura di un contenzioso che è potenzialmente in grado anche di inficiare l'azione futura, ed in particolare il piano per l'incremento dell'efficienza e di razionalizzazione previsto dall'articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni.

L'importo quantificato per Società Consortile è riportato nella seguente tabella.

Società Consortile	Totale
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 8.735.623,87
Consorzio Autolinee Due	€ 2.309.298,80
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 12.135.685,93
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 6.072.071,68
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 2.079.160,68
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 4.704.747,11
<b>Totale</b>	<b>€ 36.036.588,07</b>

**7 Riepilogo e quantificazione del fabbisogno complessivo**

Qualora il piano di ristrutturazione del debito fosse approvato nei termini ipotizzati sopra e nella relazione relativa ai servizi ferroviari (prot. n. 307624 del 02.10.2012), si riporta il quadro complessivo delle risorse necessarie, con riferimento a tutto ciò che è antecedente al 31.12.2012.

"Debiti" TPL gomma	Importi art. 25 D.L. n. 69/2013 e s.m.i.	Importi disponibili su residui di bilancio o altre norme	Totale
Agevolazioni tariffarie 2006-2007 (tab. 7)	€ 2.193.706,10		€ 2.193.706,10
Integrazione CCNL 2006-2007 (tab. 9)	€ 1.804.520,77		€ 1.804.520,77
Ripiano disavanzi e saldi 1987-2007 (tab. 11)	€ 41.999.458,12		€ 41.999.458,12
Altri contenziosi	€ 330.000,00		€ 330.000,00
<b>Subtotale aziende</b>	<b>€ 46.327.684,99</b>	€ -	<b>€ 46.327.684,99</b>
Corrispettivi certi 2009-2010 (tab. 1)	€ 9.468.315,59		€ 9.468.315,59
Corrispettivi stimati 2010 (tab. 2)	€ 3.201.995,14		€ 3.201.995,14
Corrispettivi stimati 2011-2012 (tab. 3)		€ 7.469.658,37	€ 7.469.658,37
"Taglio orizzontale" 2012 (tab. 4)	€ 4.168.595,09		€ 4.168.595,09
Agevolazioni tariffarie 2008-2012 (tab. 8)	€ 5.695.734,18		€ 5.695.734,18
Integrazione CCNL 2008-2012 (tab. 10)	€ 6.032.289,69		€ 6.032.289,69
<b>Subtotale consorzi *</b>	<b>€ 28.566.929,69</b>	<b>€ 7.469.658,37</b>	<b>€ 36.036.588,07</b>
<b>Totale</b>	<b>€ 74.894.614,68</b>	<b>€ 7.469.658,37</b>	<b>€ 82.364.273,05</b>

\* Nel 2008 sono subentrate nei contratti di servizio sei Società Consortili costituite dall'aggregazione delle aziende che gestivano i servizi

"Debiti" TPL ferro	Importi art. 25 D.L. n. 69/2013 e s.m.i.	Importi disponibili su residui di bilancio o altre norme	Totale
Trenitalia S.p.A.	€ 37.618.248,32	€ 17.157.047,80	€ 54.775.296,12
Ferrovie della Calabria s.r.l.	€ 3.487.082,30	€ 65.000.000,00	€ 68.487.082,30
<b>Totale</b>	<b>€ 41.105.330,62</b>	<b>€ 82.157.047,80</b>	<b>€ 123.262.378,42</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>€ 115.999.945,30</b>	<b>€ 89.626.706,17</b>	<b>€ 205.626.651,47</b>


Per pervenire all'approvazione in Giunta del piano di ristrutturazione del debito, si ritiene necessario:

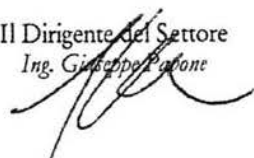
- l'impegno del Dipartimento Bilancio sui tempi di erogazione delle risorse, compatibilmente con i vincoli del patto di stabilità e di cassa, ovvero che tale impegno sia disposto dalla Giunta Regionale con carattere di priorità;
- la proposta, di competenza del Dipartimento Programmazione, degli interventi da definire sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011), per l'importo necessario.

Si ritiene inoltre opportuno il parere della Avvocatura regionale sulle ipotesi di transazione sopra delineate, ovvero il rinvio successivo di questa specifica valutazione qualora i tempi non la consentano.

Si precisa che non è stato possibile verificare la disponibilità da parte dei creditori a sottoscrivere gli accordi transattivi, in relazione al consistente numero dei soggetti interessati.

Dirigente del Servizio 13  


Dirigente del Servizio 14  
 Ing. Rodolfo Morsivo  


Il Dirigente del Settore  
 Ing. Giuseppe Palone  


**Tabella 1 - Contratto di Servizio - Importi quantificati (2009-2010)**

Società Consortile	Anno		Totale
	2009	2010	
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 819.740,40	€ 1.836.477,94	€ 2.656.218,34
Consorzio Autolinee Due	—	€ 615.216,35	€ 615.216,35
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 1.260.123,93	€ 2.343.674,54	€ 3.603.798,47
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 555.501,86	€ 747.773,16	€ 1.303.275,02
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 189.140,38	€ 439.667,96	€ 628.808,34
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 472.131,57	€ 188.867,49	€ 660.999,06
<b>Totale</b>	<b>€ 3.296.638,14</b>	<b>€ 6.171.677,45</b>	<b>€ 9.468.315,59</b>

**Tabella 2 - Contratto di Servizio - Importi stimati (2010)**

Società Consortile	Anno	Totale
	2010	
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 788.352,05	€ 788.352,05
Consorzio Autolinee Due	€ 237.254,14	€ 237.254,14
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 1.116.145,65	€ 1.116.145,65
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 558.285,38	€ 558.285,38
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 188.817,41	€ 188.817,41
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 313.140,51	€ 313.140,51
<b>Totale</b>	<b>€ 3.201.995,14</b>	<b>€ 3.201.995,14</b>

**Tabella 3 - Contratto di Servizio - Importi stimati (2011-2012) - Somme disponibili**

Società Consortile	Anno		Totale
	2011	2012	
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 766.996,24	€ 772.656,10	€ 1.539.652,34
Consorzio Autolinee Due	€ 270.873,84	€ 268.749,46	€ 539.623,30
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 1.066.488,98	€ 1.050.127,77	€ 2.116.616,75
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 1.225.676,47	€ 552.214,43	€ 1.777.890,89
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 184.697,60	€ 183.686,12	€ 368.383,72
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 773.138,88	€ 354.352,48	€ 1.127.491,36
<b>Totale</b>	<b>€ 4.287.872,01</b>	<b>€ 3.181.786,36</b>	<b>€ 7.469.658,37</b>

**Tabella 4 - Contratto di Servizio - "Taglio orizzontale" 2012**

Società Consortile	Anno	Totale
	2012	
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 1.124.981,55	€ 1.124.981,55
Consorzio Autolinee Due	€ 421.055,25	€ 421.055,25
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 1.256.256,96	€ 1.256.256,96
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 847.312,19	€ 847.312,19
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 287.838,62	€ 287.838,62
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 231.150,52	€ 231.150,52
<b>Totale</b>	<b>€ 4.168.595,09</b>	<b>€ 4.168.595,09</b>

**Tabella 5 - Agevolazioni tariffarie - Criterio ex D.G.R. 173/2013 - Società concessionarie (2006-2007)**

Società concessionarie	Anno		Totale
	2006	2007	
A.M.A.CO. S.p.A.	€ 71.103,04	€ 74.518,93	€ 145.621,96
A.T.I. SAT & PRA	€ 3.060,14	€ 3.055,70	€ 6.115,84
ATAB S.r.l.	€ 8.338,91	€ 6.940,43	€ 15.279,34
Autolinee Cav. Domenico Tripodi S.r.l.	€ 4.287,61	€ 4.052,84	€ 8.340,45
Autolinee Federico S.p.A.	€ 25.927,24	€ 26.630,64	€ 52.557,88
Autoservizi Francesco Perrone S.r.l.	€ 5.009,28	€ 4.765,70	€ 9.774,97
Autoservizi Preite S.r.l.	€ 13.718,71	€ 14.523,17	€ 28.241,88
A.M.C. - S.p.A.	€ 85.295,21	€ 85.462,96	€ 170.758,18
A.T.A.M. - S.p.A.	€ 113.796,83	€ 114.574,56	€ 228.371,38
Bilotta Antonio S.r.l.	€ 5.599,48	€ 5.238,07	€ 10.837,55
Brosio Nicola & Fratelli S.n.c.	€ 4.548,90	€ 4.376,99	€ 8.925,90
Consorzio Autolinee S.r.l.	€ 18.626,33	€ 18.714,74	€ 37.341,07
Costa Viola S.r.l.	€ 3.796,38	€ 3.793,75	€ 7.590,13
F.A.T.A. S.r.l.	€ 8.290,00	€ 8.211,15	€ 16.501,15
Ferloc S.r.l.	€ 5.174,07	€ 4.951,33	€ 10.125,40
Fersav S.r.l.	€ 7.812,57	€ 7.323,58	€ 15.136,16
G.B.V. S.r.l.	€ 3.375,21	€ 3.045,65	€ 6.420,86
Genco Carmela e Figli S.r.l.	€ 3.828,54	€ 3.667,87	€ 7.496,41
Impresa Autolinee Scura (I.A.S.) S.r.l.	€ 19.923,03	€ 19.952,01	€ 39.875,04
Impresa Individuale Zanfini Salvatore	€ 3.280,16	€ 3.073,87	€ 6.354,03
Lirosi Autoservizi S.r.l.	€ 15.969,94	€ 16.687,71	€ 32.657,65
Mediterraneabus S.p.A.	€ 6.494,27	€ 6.389,98	€ 12.884,25
Multiservizi Lamezia Terme S.p.A.	€ 20.771,98	€ 20.795,37	€ 41.567,35
Piana Palmi Multiservizi - P.P.M. S.p.A.	€ 13.961,77	€ 13.963,75	€ 27.925,51
Romano Autolinee Regionali S.p.A.	€ 55.631,67	€ 56.911,98	€ 112.543,66
S.C.A.V. a.r.l.	€ 345,21		€ 345,21
Servizi Automobilistici Jonici (S.A.J.) S.r.l.	€ 8.191,08	€ 8.402,05	€ 16.593,13
Società Cooperativa di Trasporto a.r.l. L'Aurora	€ 4.277,81	€ 3.461,39	€ 7.739,20
Trasporti Nord Calabria S.r.l.	€ 3.236,28	€ 3.090,58	€ 6.326,86
<b>Totali</b>	<b>€ 543.671,65</b>	<b>€ 546.576,74</b>	<b>€ 1.090.248,40</b>

Tabella 6 - Agevolazioni tariffarie - Criterio ex D.G.R. 173/2013 - Società Consortili (2008-2012)

Società Consortile	Anno					Totale
	2008	2009	2010	2011	2012	
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 99.958,07	€ 101.596,42	€ 121.275,65	€ 119.762,02	€ 116.077,57	€ 558.669,74
Consorzio Autolinee Due			€ 23.031,34	€ 26.418,66	€ 24.946,19	€ 74.396,19
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 240.932,25	€ 230.328,96	€ 204.516,03	€ 204.999,95	€ 199.520,66	€ 1.080.297,84
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 50.563,96	€ 56.509,15	€ 59.986,89	€ 59.368,94	€ 56.915,93	€ 283.344,87
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 22.880,17	€ 22.891,12	€ 22.891,12	€ 22.352,62	€ 21.301,22	€ 112.316,25
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 128.154,48	€ 131.705,43	€ 137.279,04	€ 163.973,21	€ 159.975,14	€ 721.087,30
Totale	€ 542.488,93	€ 543.031,07	€ 568.980,07	€ 596.875,40	€ 578.736,72	€ 2.830.112,19



**Tabella 7 - Agevolazioni tariffarie - Criterio ex D.D. 18634/2005 - Società concessionarie (2006-2007)**

Società concessionarie	Anno		Totale
	2006	2007	
A.M.A.CO. S.p.A.	€ 143.457,15	€ 150.349,04	€ 293.806,19
A.T.I. SAT & PRA	€ 6.131,64	€ 6.122,73	€ 12.254,36
ATAB S.r.l.	€ 16.708,77	€ 13.906,62	€ 30.615,38
Autolinee Cav. Domenico Tripodi S.r.l.	€ 8.591,13	€ 8.120,72	€ 16.711,85
Autolinee Federico S.p.A.	€ 51.950,68	€ 53.360,10	€ 105.310,78
Autoservizi Francesco Perrone S.r.l.	€ 10.037,14	€ 9.549,08	€ 19.586,22
Autoservizi Preite S.r.l.	€ 27.488,32	€ 29.100,23	€ 56.588,55
A.M.C. - S.p.A.	€ 172.088,19	€ 172.426,62	€ 344.514,81
A.T.A.M. - S.p.A.	€ 229.518,67	€ 231.094,39	€ 460.613,06
Bilotta Antonio S.r.l.	€ 11.219,74	€ 10.495,58	€ 21.715,32
Brosio Nicola & Fratelli S.n.c.	€ 9.114,68	€ 8.770,23	€ 17.884,91
Consorzio Autolinee S.r.l.	€ 37.321,78	€ 37.498,91	€ 74.820,69
Costa Viola S.r.l.	€ 7.606,85	€ 7.601,57	€ 15.208,42
F.A.T.A. S.r.l.	€ 16.610,76	€ 16.452,77	€ 33.063,52
Ferloc S.r.l.	€ 10.367,33	€ 9.921,04	€ 20.288,37
Fersav S.r.l.	€ 15.654,14	€ 14.674,34	€ 30.328,48
G.B.V. S.r.l.	€ 6.762,95	€ 6.102,59	€ 12.865,54
Genco Carmela e Figli S.r.l.	€ 7.671,29	€ 7.349,35	€ 15.020,64
Impresa Autolinee Scura (I.A.S.) S.r.l.	€ 39.919,99	€ 39.978,06	€ 79.898,04
Impresa Individuale Zanfini Salvatore	€ 6.572,49	€ 6.159,15	€ 12.731,64
Lirosi Autoservizi S.r.l.	€ 31.999,15	€ 33.437,33	€ 65.436,48
Mediterraneabus S.p.A.	€ 13.012,63	€ 12.803,68	€ 25.816,30
Multiservizi Lamezia Terme S.p.A.	€ 41.909,45	€ 41.956,63	€ 83.866,09
Piana Palmi Multiservizi - P.P.M. S.p.A.	€ 28.169,20	€ 28.173,19	€ 56.342,38
Romano Autolinee Regionali S.p.A.	€ 111.805,50	€ 114.381,25	€ 226.186,75
S.C.A.V. a.r.l.	€ 691,71		€ 691,71
Servizi Automobilistici Jonici (S.A.J.) S.r.l.	€ 16.412,54	€ 16.835,28	€ 33.247,82
Società Coop. di Trasporto a.r.l. L'Aurora	€ 8.630,89	€ 6.983,68	€ 15.614,57
Trasporti Nord Calabria S.r.l.	€ 6.484,57	€ 6.192,62	€ 12.677,19
<b>Totale</b>	<b>€ 1.093.909,32</b>	<b>€ 1.099.796,78</b>	<b>€ 2.193.706,10</b>

Tabella 8 - Agevolazioni tariffarie - Criterio ex D.D. 18634/2005 - Società Consortili (2008-2012)

Società Consortile	Anno					Totale
	2008	2009	2010	2011	2012	
A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari	€ 200.631,78	€ 203.916,81	€ 243.646,06	€ 240.618,43	€ 233.230,04	€ 1.122.043,12
Consorzio Autolinee Due			€ 46.148,13	€ 52.935,35	€ 49.984,95	€ 149.068,43
CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti	€ 485.264,29	€ 464.019,65	€ 412.298,01	€ 413.338,67	€ 402.304,11	€ 2.177.224,74
S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali	€ 101.315,55	€ 113.227,97	€ 120.196,37	€ 118.958,17	€ 114.043,05	€ 567.741,11
T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi	€ 45.845,24	€ 45.867,18	€ 45.867,18	€ 44.788,18	€ 42.681,48	€ 225.049,26
TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi	€ 258.493,21	€ 265.657,52	€ 276.902,75	€ 330.807,40	€ 322.746,65	€ 1.454.607,52
<b>Totale</b>	<b>1.091.550,07</b>	<b>1.092.689,13</b>	<b>1.145.058,50</b>	<b>1.201.446,20</b>	<b>1.164.990,28</b>	<b>5.695.734,18</b>

**Tabella 9 - Integrazione CCNL - Società concessionarie (2006-2007)**

Società concessionaria	Anno			Totale
	2006	2007		
	D.Lgs. n. 16/2005	L. n. 296/2006		
A.M.A.CO. S.p.A.	€ 29.204,00	€ 94.047,74	€ 38.567,40	€ 161.819,14
A.T.I. SAT & PRA	€ 3.792,00	€ 13.173,19	€ 26.922,34	€ 43.887,53
ATAB S.r.l.	€ 10.400,00	€ 35.169,45	€ 4.087,58	€ 49.657,03
Autolinee Cav. Domenico Tripodi S.r.l.	€ 3.833,00	€ 12.273,12	€ 6.139,64	€ 22.245,76
Autolinee Federico S.p.A.	€ 24.355,00	€ 81.609,49	€ 26.922,34	€ 132.886,83
Autoservizi Francesco Perrone S.r.l.	€ 3.468,00	€ 11.006,04	€ 3.661,17	€ 18.135,21
Autoservizi Preite S.r.l.	€ 15.525,00	€ 52.183,76	€ 5.183,30	€ 72.892,06
A.M.C. - S.p.A.	€ 27.372,00	€ 88.572,88	€ 28.066,86	€ 144.011,74
A.T.A.M. - S.p.A.	€ 43.741,00	€ 151.299,98	€ 51.696,51	€ 246.737,49
Bilotta Antonio S.r.l.	€ 7.751,00	€ 28.016,04	€ 8.857,98	€ 44.625,02
Brosio Nicola & Fratelli S.n.c.	€ 3.531,00	€ 11.686,75	€ 3.856,12	€ 19.073,87
Consorzio Autolinee S.r.l.	€ 29.204,00	€ 88.369,75	€ 30.321,49	€ 147.895,24
Costa Viola S.r.l.	€ 4.026,00	€ 14.448,93	€ 4.958,35	€ 23.433,28
F.A.T.A. S.r.l.	€ 5.892,00	€ 19.818,61	€ 6.877,67	€ 32.588,28
Ferloc S.r.l.	€ 4.286,00	€ 13.011,92	€ 4.199,40	€ 21.497,32
Fersav S.r.l.	€ 6.933,00	€ 24.717,61	€ 8.142,39	€ 39.793,00
G.B.V. S.r.l.	€ 3.750,00	€ 10.765,31	€ 3.691,84	€ 18.207,15
Genco Carmela e Figli S.r.l.	€ 3.192,00	€ 11.817,89	€ 3.646,95	€ 18.656,84
Impresa Autolinee Scura (I.A.S.) S.r.l.	€ 22.372,00	€ 70.185,81	€ 24.218,00	€ 116.775,81
Impresa Individuale Zanfini Salvatore	€ 3.306,00	€ 12.928,01	€ 4.432,41	€ 20.666,42
Lirosi Autoservizi S.r.l.	€ 14.274,00	€ 39.140,77	€ 17.132,68	€ 70.547,45
Mediterraneabus S.p.A.	€ 10.796,00	€ 34.163,70	€ 11.539,09	€ 56.498,79
Multiservizi Lamezia Terme S.p.A.	€ 4.160,00	€ 13.698,03	€ 4.458,48	€ 22.316,51
Piana Palmi Multiservizi - P.P.M. S.p.A.	€ 3.565,00	€ 11.814,95	€ 3.906,87	€ 19.286,82
Romano Autolinee Regionali S.p.A.	€ 35.508,00	€ 116.997,59	€ 38.567,40	€ 191.072,99
S.C.A.V. a.r.l.	€ 394,00			€ 394,00
Servizi Automobilistici Jonici (S.A.J.) S.r.l.	€ 5.437,00	€ 12.273,12	€ 6.139,64	€ 23.849,76
Società Coop. di Trasporto a.r.l. L'Aurora	€ 1.121,00	€ 3.469,79	€ 1.150,09	€ 5.740,88
Trasporti Nord Calabria S.r.l.	€ 3.494,00	€ 11.746,97	€ 4.087,58	€ 19.328,55
<b>Totale</b>	<b>€ 334.682,00</b>	<b>€ 1.088.407,20</b>	<b>€ 381.431,57</b>	<b>€ 1.804.520,77</b>



XVII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI - DOC. CCXXII, N. 1

Tabella 11 – Ripiano deficit non coperto - Società concessionarie – Periodo 1987-2007

Società concessionarie	Anno/periodo					Totale
	1987/1996	1997/1999	2000/2002	2003/2005	2006	
A.M.A.CO. S.p.A.	597.003,37	411.053,72	576.258,41	801.677,26	377.597,00	€ 1.941.482,32
A.M.C. S.p.A.			558.231,11	751.018,24	454.711,60	€ 1.763.960,95
A.T.A.B.					180.325,02	€ 180.325,02
A.T.A.M. S.p.A.	122.151,31		972.890,55	1.218.832,18	680.843,36	€ 2.994.717,40
Antonio Foderaro Autoservizi	0,13	179.955,84	104.929,26	53.447,10		€ 438.332,07
ATI (C&P)				189.141,02		€ 189.141,02
ATI (Fata-Aceti-3emme-docbus)				145.714,38		€ 145.714,38
ATI GBV				65.244,42		€ 65.244,42
ATI ( ATAM - Saja)				70.413,76		€ 70.413,76
ATI (FerLoc)				88.084,02		€ 88.084,02
ATI (FerSav)				158.486,79	168.943,19	€ 327.429,98
ATI (SAT - Parise Rocco e Antonio)				28.896,90	40.751,27	€ 69.648,17
Aut. Francesco Perrone s.r.l.	27.245,12	54.818,28	155.776,93	192.918,27	95.471,33	€ 526.229,93
Autol. Cav. Domenico Tripodi s.r.l.	147.127,08	723.970,34	104.200,16	142.609,99	81.717,15	€ 1.199.624,72
Autolinee Bruno Genco s.r.l.	54.032,00		50.967,26	26.277,80		€ 131.277,06
Autolinee Cambra s.a.s.	11.030,54	7.841,52	4.707,36	3.190,26		€ 26.769,68
Autolinee Federico s.r.l.	223.032,57	1.994.502,52				€ 2.217.535,09
Autolinee Iorrida s.r.l.	21.513,43	37.234,47	3.894,49			€ 62.642,39
Autolinee Procopio s.r.l.	26.930,44	49.800,91	15.867,72	7.747,45		€ 744,70
Autolinee Siciliano s.r.l.	14.549,65	21.657,21	7.504,93	3.023,69		€ 46.735,48
Autoservizi Buda s.n.c.	27.233,33	937,36	11.633,95	7.914,99		€ 45.844,91
Autoservizi Caputo Francesco	36.376,46	57.669,44	32.272,53	9.340,43		€ 135.658,86
Autoservizi Cersosimo s.r.l.	59.333,25	123.922,28	108.754,75			€ 44.165,72
Autoservizi Florino Preite s.r.l.	85.548,39	206.551,46	36.479,11	25.876,64	323.477,34	€ 677.932,94
Autoservizi Mirijello s.a.s.	32.381,23	65.467,57	5.488,38	2.857,32		€ 106.194,50
Autoservizi Preite s.r.l.	241.270,45	616.761,37	273.104,38	528.121,14		€ 1.659.257,34
Az. spec. trasporti e serv. pubblici Palmi	43.689,67	58.985,24	89.943,21			€ 192.618,12
Biotta Antonio s.r.l.	158.448,87	125.672,60	163.223,93	202.432,59	106.719,99	€ 756.497,98
Bonifà Taka s.n.c.	24.459,09	79.405,42	14.252,53	5.793,98		€ 123.911,02
Brosio Francesco	16.105,54	247.166,38	32.958,67	16.890,04		€ 313.120,63
Brosio Nicola & F.lli s.n.c.	40.769,35	495.733,14	123.981,02	153.033,72	86.697,07	€ 900.214,30
Consorzio Autolinee s.r.l.	237.029,40	756.522,15	574.781,51	850.978,83	520.868,68	€ 2.940.180,57
Costa Viola S.r.l.				131.694,01	72.354,88	€ 204.048,89
Costabile Bus s.r.l.	86.996,48	37.781,41	166.557,13	140.405,65		€ 257.747,71
De Angelis Battista	2.892,71					€ 2.892,71
Doc Bus S.r.l.				23.049,69		€ 23.049,69
Eredi di Iorrida Francescantonio R. s.a.s.	1.995,20		16.240,57	7.267,19		€ 25.502,96
F.A.T.A. s.r.l.	79.588,12	521.657,83	159.460,38	112.691,09	179.267,27	€ 1.052.664,69
Federico S.p.A.			528.820,42	900.213,07	633.518,85	€ 2.062.552,34
Ferroc					98.612,02	€ 98.612,02
Fratelli Romano S.p.A. *	1.501.787,61	684.914,76	1.158.938,85	1.629.195,53	875.443,09	€ 2.846.704,62
Fratelli Salzone s.n.c.	66.332,02	217.697,48	53.006,55	4.544,59		€ 341.580,64
GBV					64.327,85	€ 64.327,85
Genco Carmela	79.991,54					€ 79.991,54
Genco Carmela & Figli s.r.l.	17.647,12	456.105,71	112.066,48	140.907,26	72.967,85	€ 799.694,42
Impresa autolinee Scura I.A.S. s.r.l.	538.962,11	501.283,90	754.130,59	992.226,58	486.809,11	€ 3.273.412,29
Lamezia Multiservizi S.p.A.	35.600,41	289.436,91	115.478,81	186.089,41	91.858,87	€ 139.590,59
Lirosi Autoservizi s.r.l.	1.059.623,84		591.863,72	804.449,47	376.559,87	€ 2.832.496,90
Mediterranea BUS S.p.A.					140.435,45	€ 140.435,45
Mediterranea Trasporti				130.763,18		€ 130.763,18
Nepita	16.676,37	15.531,64				€ 32.208,01
Neri Vincenzo			13.028,69	790,65		€ 13.819,34
Nucera Filippo Giovanni	36.350,46	56.329,93	20.952,30	11.042,17		€ 124.674,86
Panuzzo Aldo Paolo	0,01		76.007,82	42.505,42		€ 118.513,23
Parise Rocco & Antonio s.r.l.	24.765,81	584.532,96	49.403,55	21.644,93		€ 680.347,25
Passante Ada	14.610,01	13.762,57	3.542,78	2.433,02		€ 5.128,36
Pepe Evaristo	25.287,08	296.141,08	70.101,57	41.882,46		€ 433.412,19
Piana Palmi Multiservizi s.p.a.				112.055,58	56.889,30	€ 168.944,88
Polistena Annunziato	51.099,89					€ 51.099,89
Preite s.r.l.	313.453,79					€ 313.453,79
Rocco s.r.l.	141.457,39		30.904,23	21.083,38		€ 193.445,00
S.A.T. Soc.autot.tirreniche s.r.l.	4.933,70	469.135,99	55.376,01	37.533,23		€ 566.978,93
S.I.A.R. s.r.l.	187.192,22	124.278,97				€ 311.471,19
Saja s.n.c.	161.628,54	89.081,07	81.626,94	55.295,67		€ 387.632,22
SASMA s.r.l.	200.461,64	74.245,05	21.984,99	7.402,43		€ 304.094,11
Scarano Domenico & Figli s.n.c.	70.857,88	46.058,66	45.078,23	4.027,85		€ 73.905,30
Scav S.r.l.				83.769,66	6.579,39	€ 90.349,05
Scuffi Giuseppe	1.536,27	6.899,86	4.293,54	1.828,03		€ 757,98
Servizi automobilistici Ionici s.r.l.	376.469,84	1.767.935,25	282.488,98	356.981,70	177.128,11	€ 2.961.003,88
SISPA s.n.c.	24.300,58					€ 24.300,58
TNC				80.809,70	61.679,95	€ 142.489,65
Turismo Pepe s.r.l.	13.071,84	92.661,22	176,68	119,42		€ 106.029,16
Vardè Antonino		77.227,59	22.257,33	11.727,95		€ 111.212,87
Zuppelli Giulietta	9.355,99		11.987,09	5.125,38		€ 26.468,46
<b>Totale</b>	<b>4.185.398,66</b>	<b>10.982.109,66</b>	<b>8.467.378,38</b>	<b>11.851.518,56</b>	<b>6.512.554,86</b>	<b>€ 41.999.458,12</b>

**REGIONE DEL VENETO**

giunta regionale

| Data: **30 OTT. 2013**

| Protocollo: 670 641

| Allegati:

Oggetto: Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69, recante “Disposizioni urgenti per il rilancio dell’economia” convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013 n. 98 – art. 25 “Misure urgenti di settore in materia di infrastrutture e trasporti” – trasmissione **Piano di ristrutturazione Regione del Veneto.**

Spett.le  
Ministero delle Infrastrutture e dei  
Trasporti  
Via G. Caraci, 36  
00157 Roma (RM)

Alla c. att.ne  
Direzione generale per il trasporto  
pubblico locale

A mezzo PEC:  
[dg.tpl@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tpl@pec.mit.gov.it)

Spett.le  
Ministero dell’Economia e delle finanze  
Via XX Settembre 97  
00187 – ROMA

Alla c. att.ne  
Dipartimento della Ragioneria Generale  
dello Stato

A mezzo PEC:  
[ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.it](mailto:ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.it)

Con la presente, stante la previsione di cui all’art. 25 comma 11 *quinquies* del D.L. 69/2013, convertito, con modificazioni, dalla L. 98/2013, che prevede che il Piano di ristrutturazione ivi disciplinato sia sottoposto entro il 31 ottobre 2013, all’approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell’Economia e delle Finanze,

si inoltra

a Codesti Spettabili Ministeri, copia conforme all’originale della DGR n. 1923 del 28 ottobre 2013 (All. 1), che approva per la Regione del Veneto il Piano di ristrutturazione predisposto in ottemperanza alla disposizione suddetta, con cui si prevede di utilizzare risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione necessarie a coprire i servizi ferroviari regionali a tutto il 31 dicembre 2012, nonché il medesimo Piano Allegato A alla suddetta DGR (All. 2), per l’approvazione di competenza.



**REGIONE DEL VENETO**

giunta regionale

Si resta a disposizione per ogni eventuale informazione e integrazione.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE REGIONALE

Ing. Bruno Carli



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale  
9<sup>a</sup> legislaturaStruttura amministrativa competente:  
Direzione mobilità

			P	A
Presidente	Luca Zaia		X	
Vicepresidente	Marino Zorzato		X	
Assessori	Renato Chisso		X	
	Roberto Ciambetti		X	
	Luca Coletto		X	
	Maurizio Conte		X	
	Marialuisa Coppola		X	
	Elena Donazzan		X	
	Marino Finozzi		X	
	Massimo Giorgetti		X	
	Franco Manzato		X	
	Remo Sernagiotto		X	
	Daniele Stival		X	
	Segretario	Mario Caramel		

## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 1923 del 28 OTT. 2013

OGGETTO: Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69, recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013 n. 98 - art. 25 "Misure urgenti di settore in materia di infrastrutture e trasporti".

### NOTE PER LA TRASPARENZA:

Con il presente provvedimento, ai sensi dell'art. 25 comma 11 -- *quinquies* del Decreto Legge 21 giugno 2013 n. 69 si intende proporre all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze l'utilizzo di risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione per i servizi ferroviari regionali.

Il Vice Presidente Marino Zorzato, di concerto con l'Assessore Renato Chisso, riferisce quanto segue.

Il Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69, recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013 n. 98, detta all'art. 25 "Misure urgenti di settore in materia di infrastrutture e trasporti". Il comma 11 -- *quinquies* del sopraddetto articolo, in particolare, specifica che le regioni interessate possono utilizzare le risorse ad esse assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale resi al 31 dicembre 2012.

Nel contempo, nel medesimo comma si chiede di applicare i criteri di incremento dell'efficienza e di razionalizzazione previsti dall'articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni.

Il documento, contenente i riferimenti di cui al predetto articolo, va predisposto ed inviato entro il 31 ottobre 2013 all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF).

Si fa presente che la norma sopra indicata fa, altresì, salvo quanto analogamente previsto puntualmente in altri provvedimenti per le Regioni Piemonte, Campania, Calabria e Puglia.

Come noto, a partire dal 2010 (anno del taglio dei trasferimenti alle Regioni di cui al D.L. 78/2010), si è assistito alla riduzione delle risorse statali destinate al TPL anche ferroviario.

La Regione del Veneto, nell'ottica di mantenimento della qualità dei servizi offerti e di rispondere, secondo criteri di efficientamento e razionalizzazione alla domanda di servizi, ha avviato fin dal 2011 un complesso di attività finalizzate alla riprogrammazione dei servizi stessi.

Dette azioni, quindi, pur di fronte alla riduzione delle risorse finanziarie per il servizio ferroviario, sono volte comunque a garantire una quantità e qualità dei servizi coerente con la domanda di mobilità e sono ancora *in itinere*.

Nello specifico, al fine di risolvere le criticità che presenta l'attuale offerta ferroviaria, come disciplinata dal contratto stipulato con Trenitalia S.p.A., è stata prevista l'adozione di una struttura di orario basata sulla regolarità e ricorsività dei servizi e che preveda contestualmente una modifica degli "orologi" delle principali stazioni ferroviarie.

Dall'istituzione nel 2011 del gruppo di lavoro per l'analisi del programma dei servizi ferroviari e per l'elaborazione di proposte di esercizio futuro basate sul criterio dell'orario cadenzato si è giunti, attraverso



una serie di tappe che hanno coinvolto oltre ai gestori del servizio, anche le Associazioni dei Consumatori e, da ultimo, i rappresentanti del territorio e degli enti locali, al prossimo avvio, nel dicembre 2013, dell'orario cadenzato della Regione del Veneto. Il mantenimento della qualità nella gestione dei servizi ha richiesto, naturalmente, anche la necessità di finanziamenti adeguati.

A tal fine, verificando le risorse che si sono rivelate necessarie per l'erogazione dei servizi al 31 dicembre 2012, si evidenzia che la Regione del Veneto risulta interessata all'applicazione del comma 11 *quinquies* dell'art. 25 del D.L. 69/2013, per un importo complessivo di € 21.157.916,51, in quota capitale, pari alla somma di € 20.475.582,76, IVA compresa per servizi svolti da Trenitalia S.p.A. nel 2012, e di € 682.333,75 IVA compresa, per servizi svolti da Sistemi Territoriali S.p.A. nell'anno 2011, come meglio specificato nel documento **Allegato A)** al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale.

In sintesi, l'importo € 20.475.582,76, IVA compresa, è relativo a quota parte di servizi resi da Trenitalia S.p.A. nel IV trimestre 2012, e non ha trovato copertura nell'ambito delle risorse trasferite dallo Stato per l'anno 2012.

Quanto a Sistemi Territoriali S.p.A., si tratta di un importo relativo allo svolgimento del servizio ferroviario nell'anno 2011 da parte di detta Società che non ha trovato copertura nei fondi stanziati in bilancio né nel relativo esercizio finanziario, né negli esercizi successivi.

Il documento allegato al presente provvedimento **Allegato A)** presuppone la sopra citata riorganizzazione di tutto il settore ferroviario dei servizi regionali, che andrà a regime compiutamente a partire dal 2014, mediante l'attuazione del c.d. modello di cadenzamento orario e, come previsto dall'art. 25 citato, individua e fa proprie le azioni volte alla razionalizzazione e all'incremento dell'efficienza che la Regione del Veneto intende conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui all'art. 16 -bis, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni.

Come noto, l'art. 3 del DPCM 11.03.2013 prevede che, per l'anno 2013, ai sensi di quanto disposto dal comma 5 dell'art. 16 bis del decreto legge n. 95/12, gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione per l'erogazione della quota del 10% delle risorse stanziato sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario, si considerano soddisfatti mediante l'adozione del piano di riprogrammazione di cui al comma 4 del medesimo art. 16 - bis entro quattro mesi dall'emanazione dello stesso D.P.C.M. A tal fine, con nota prot. n. 302006 del 12.07.2013, la Regione del Veneto ha già inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL copia dei provvedimenti adottati e i dati istruttori, da cui risulta la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.

Per quanto riguarda le risorse assegnate alla Regione del Veneto a valere sul Fondo per lo Sviluppo e la Coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 e programmate sul Programma Attuativo Regionale (PAR) FSC 2007 - 2013, si è verificato che non sono tutte impegnate e presentano sufficiente disponibilità per garantire le risorse per i servizi di trasporto pubblico locale ferroviario al 31.12.2012; pertanto, coerentemente con quanto stabilito dall'art. 25, comma 11 - *quinquies*, si propone di utilizzare fino alla concorrenza della somma di € 21.157.916,51 le risorse che, dal Piano finanziario del Programma Attuativo Regionale di cui alla DGR n. 1186 del 26.07.2011 e approvato con delibera CIPE 9/2012, risultano destinate nell'Asse prioritario "Mobilità Sostenibile" alla linea di intervento "Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale" (SFMR), che reca uno stanziamento di € 100.000.000,00.

Conseguentemente, una volta che il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MITT) e il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) abbiano approvato il Piano di ristrutturazione, il PAR FSC dovrà essere riformulato tenendo conto del nuovo importo risultante dopo tale decurtazione. La Giunta con successivo provvedimento approverà il nuovo piano finanziario del PAR FSC 2007 - 2013 per il successivo invio al CIPE per la necessaria presa d'atto.

Le liquidazioni alle società destinatarie delle risorse, di cui al presente provvedimento, potranno essere eseguite a seguito di istituzione di apposito capitolo di bilancio in rapporto e compatibilmente ai trasferimenti che perverranno da parte del competente Ministero, nonché nel rispetto delle programmazioni di spesa delle risorse FSC da effettuarsi con successivi provvedimenti di Giunta Regionale.

Pertanto, al fine di dare corso a quanto previsto dal comma 11 - *quinquies* dell'art. 25 del Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013 n. 98, si propone di approvare il suddetto Piano **Allegato A)** al presente provvedimento, che entro il 31 ottobre 2013 dovrà essere sottoposto all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze e potrà essere integrato e specificato, dalle Direzioni interessate, all'atto delle richieste che

dovessero in tal senso pervenire da parte delle strutture ministeriali alle quali sarà trasmesso per l'approvazione.

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta Regionale il seguente provvedimento.

#### LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore, incaricato dell'istruzione dell'argomento in questione ai sensi dell'art. 53, 4° comma, dello Statuto, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione regionale e statale;

VISTO il Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69, recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013 n. 98, detta all'art. 25 "Misure urgenti di settore in materia di infrastrutture e trasporti", in particolare, all'art. 25 comma 11 – quinquies;

VISTA la DGR n. 1186 del 26 luglio 2011;

#### DELIBERA

1. di considerare le premesse alla presente deliberazione come parti integranti della stessa;
2. di approvare il Piano di ristrutturazione in materia di trasporto pubblico locale di cui in premessa, **Allegato A)** al presente provvedimento, per farne parte integrante e sostanziale, predisposto in applicazione dell'art. 25 comma 11-*quinquies* del D.L. 69/2013 convertito, con modificazioni, dalla L. 98/2013, da inviare entro il 31 ottobre 2013 all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze;
3. di incaricare dell'esecuzione del presente atto la Direzione regionale Mobilità e la Direzione regionale Programmazione, per quanto di rispettiva competenza;
4. di autorizzare le Direzioni interessate ad integrare il Piano di cui al punto 2) dei dati eventualmente richiesti dalle strutture ministeriali;
5. di dare atto che la presente deliberazione non comporta spesa a carico del bilancio regionale;
6. di pubblicare il presente provvedimento nel Bollettino Ufficiale della Regione.

Sottoposto a votazione, il provvedimento è approvato con voti unanimi e palesi.

IL SEGRETARIO  
F.to Avv. Mario Caramel

IL PRESIDENTE  
F.to Dott. Luca Zaia



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale - 9<sup>a</sup> legislaturaALLEGATO A Dgr n. **1923** del **28 OTT. 2013** pag. 1/4**PIANO DI RISTRUTTURAZIONE RELATIVO DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE  
EX ART. 25 COMMA 11 QUINQUIES D.L. 69/2013****Premessa**

Il Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69, recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013 n. 98, detta all'art. 25 "Misure urgenti di settore in materia di infrastrutture e trasporti".

Il comma 11 - *quinquies* del sopradetto articolo, in particolare, specifica che "le regioni interessate, al fine di consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti progressivi a carico dei rispettivi bilanci regionali concernenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e di applicare i criteri di incremento dell'efficienza e di razionalizzazione previsti dall'articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, predispongono un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31 dicembre 2012, da sottoporre, entro il 31 ottobre 2013, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze."

Il medesimo comma prevede che "il piano di ristrutturazione del debito deve individuare le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui al citato articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 135 del 2012."

Si stabilisce, inoltre, che "per il finanziamento del piano di ristrutturazione, ciascuna regione interessata è autorizzata, previa delibera del CIPE, a utilizzare, per gli anni 2013 e 2014, le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 80 del 7 aprile 2011, nel limite massimo dell'importo che sarà concordato tra ciascuna regione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze sulla base del piano stesso. Per le regioni interessate sarà conseguentemente sottoposta all'esame del CIPE, per la presa d'atto, la nuova programmazione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione".

La Regione del Veneto intende avvalersi delle determinazioni di cui alla suddetta disposizione e, a tal fine, ha predisposto il presente Piano di ristrutturazione, riservandosi, peraltro, di integrarlo e specificarlo all'atto delle richieste che dovessero in tal senso pervenire (da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze ai quali sarà trasmesso per l'approvazione).

**Quantificazione dell'importo richiesto**

Dalla ricognizione delle risorse al 31 dicembre 2012, la Regione del Veneto risulta interessata all'applicazione del comma 11 *quinquies* dell'art. 25 del D.L. 69/2013, per un importo complessivo di € 21.157.916,51, in parte capitale, pari alla somma di quanto dovuto a Trenitalia S.p.A. (fattura n. 8101007522 del 13.09.2013 e nota di credito n. 8101007646) per € 20.475.582,76, IVA compresa, per servizi svolti da Trenitalia S.p.A. nel 2012, e di € 682.333,75 IVA compresa, per servizi svolti da Sistemi Territoriali S.p.A. nell'anno 2011 (fattura n. 12000165 del 21.05.2012 e nota di credito n. 13000028 del 20.02.2013).

Per l'anno 2012, infatti, l'importo effettivo delle risorse trasferite dallo Stato per i servizi ferroviari regionali sono state incerte sino alla fine dell'anno, tanto che nel Bilancio di previsione di competenza, al capitolo di pertinenza n. 101650 "Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale (Art. 21, c. 3, D.L. 06/07/2011, n. 98)", era stato allocato esclusivamente il valore delle risorse annualmente trasferite dallo Stato secondo il criterio "storico" per € 87.960.000,00.

Nel corso dell'anno 2012, peraltro, in sede di Conferenza delle Regioni la quantificazione delle risorse finanziarie da destinare al settore del trasporto pubblico locale ferroviario è stata oggetto di notevole

ALLEGATO A Dgr n. **1923** del **28 OTT, 2013** pag. 2/4



discussione, nella prospettiva anche dell'efficientamento e razionalizzazione del sistema trasporti ripristino della dotazione storica per il settore.

Con l'Accordo per il Trasporto Pubblico Locale del 21 dicembre 2011, in particolare, era stato quantificato in 1.600 milioni di Euro il concorso finanziario dello Stato per i servizi di Trasporto ferroviario per l'anno 2012.

L'importo di Euro 1.600 risultava così costituito:

- 1.200 milioni di Euro ex art. 21, c. 3, del D.L. 6.07.2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla L. 15.07.2011, n. 111;
- 314 milioni di Euro ex art. 21, comma 2, del D.L. 6.07.2011 n. 98, convertito, con modificazioni, dalla L. 5.07.2011 n. 111.

Ulteriori 86 milioni di Euro avrebbero dovuto essere assicurati con un provvedimento normativo *ad hoc* a seguito della sottoscrizione di un "Patto per l'efficientamento e la razionalizzazione del Trasporto Pubblico locale", mai sottoscritto, con conseguente mancato trasferimento di dette risorse.

Solo in data 6 dicembre 2012 è entrato in vigore il decreto interministeriale Trasporti - Economia del 4 dicembre 2012, pubblicato in G.U. n. 284 del 5.12.2012, con il quale veniva disposta l'assegnazione e l'erogazione per l'anno 2012 dei fondi di cui all'art. 21, c. 3, del D.L. 6.07.2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla L. 15.07.2011, n. 111, con quota a favore della Regione del Veneto pari ad € 86.532.183,85.

In data del 4 dicembre 2012, con decreto a firma congiunta del Ministro dell'Economia e delle Finanze e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato in G.U. n. 284 del 5.12.2012, sono stati ripartiti tra le regioni a statuto ordinario, sulla base delle percentuali originariamente previste dal D.P.C.M. del 16.11.2000, i fondi di cui all'art. 21, comma 2, del D.L. 6.07.2011 n. 98, convertito, con modificazioni, dalla L. 5.07.2011 n. 111, con quota a favore della Regione del Veneto pari ad € 23.015.735,20.

Con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 0102776 del 28 novembre 2012 è stata, inoltre, determinata la prima rata del contributo statale relativo all'IVA sui Contratti di Servizio ferroviari riconosciuto alle Regioni a Statuto Ordinario per l'anno 2012 (Art. 9, commi 4 e 5, Legge 7 dicembre 1999, n. 472 - D.L. 22 dicembre 2000) come da D.L. 2 marzo 2012, n. 16 - art. 12, comma 11-septies; detto contributo è stato valutato sulla base di una aliquota di compartecipazione al gettito IVA sui Contratti di Servizio del 52,89%, come da intesa raggiunta in sede di Conferenza Stato-Regioni il 25/07/2012.

L'importo della prima rata riconosciuto al Veneto è stato di € 4.277.436,6.

Con DGR n. 2806 del 24.12.2012 sono state, quindi, impegnate le risorse finanziarie accertate a fine anno per € 113.825.355,66, ai fini della copertura degli oneri relativi al contratto di servizio con Trenitalia S.p.A. Riepilogando, i complessivi trasferimenti alla Regione del Veneto, compresa la quota di € 3.098.741,00, quali fondi vincolati al trasporto pubblico ferroviario sulla linea Treviso - Portogruaro sono stati, per l'anno 2012, pari ad € 116.924.096,66 e, stante gli impegni per un corrispondente importo, sono stati completamente liquidati a Trenitalia S.p.A. per il servizio reso.

In data 28 marzo 2013 è pervenuta da Trenitalia S.p.A. l'ulteriore fattura n. 8101003872 del 22.03.2013, a saldo IV trimestre 2012, per € 21.410.680,50, successivamente rettificata con la fattura n. 8101007522 del 13.09.2013 (e nota di credito n. 8101007646), per € 20.475.582,76, IVA compresa, relativa a quota parte del IV trimestre 2012, che non ha trovato copertura nell'ambito delle risorse trasferite dallo Stato per l'anno 2012.

Con nota del 16.07.2013 prot. n. 38502, pervenuta via PEC in data 24.07.2013 prot n. 314516 Trenitalia S.p.A. ha diffidato la Regione del Veneto al pagamento della fattura a saldo IV trimestre 2012.

Stante la natura commerciale dei servizi resi dal gestore del servizio ferroviario, il ritardo nei pagamenti comporta, altresì, l'aggravio degli interessi di mora.

L'importo per Sistemi Territoriali S.p.A. è relativo allo svolgimento del servizio ferroviario nell'anno 2011 da parte di detta Società e non ha trovato copertura nei fondi stanziati in bilancio né nel relativo esercizio finanziario né negli esercizi successivi.

ALLEGATO A Dgr n. **1923** del **28 OTT. 2013** pag. 3/4



In sintesi, il complesso delle risorse al 31 dicembre 2012, per le quali si chiede l'applicazione dell'art. 25 comma 11 quinquies del D.L. 69/2013 risulta pari ad € 21.157.916,51 IVA compresa, in parte capitale.

#### Misure di razionalizzazione ed efficientamento

L'applicazione dell'art. 25 comma 11 quinquies del D.L. 69/2013 presuppone azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui al citato articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 135 del 2012.

Come noto, l'art. 3 del DPCM 11.03.2013 prevede che, per l'anno 2013, ai sensi di quanto disposto dal comma 5 dell'art. 16 bis del decreto legge n. 95/12, gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione per l'erogazione della quota del 10% delle risorse stanziato sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario, si considerano soddisfatti mediante l'adozione del piano di riprogrammazione di cui al comma 4 del medesimo art. 16 – bis entro quattro mesi dall'emanazione dello stesso D.P.C.M.

A tal fine, con nota prot. n. 302006 del 12.07.2013, la Regione del Veneto ha già inviato copia al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL dei provvedimenti adottati e i dati istruttori, da cui risulta la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.

In sintesi, per quanto riguarda nello specifico il settore ferroviario è prevista l'adozione di una struttura di orario basata sulla regolarità e ricorsività dei servizi e che preveda contestualmente una modifica degli "orologi" delle principali stazioni ferroviarie.

Nel settembre 2011 è stato, quindi, istituito il gruppo di lavoro per l'analisi del programma dei servizi ferroviari e per l'elaborazione di proposte di esercizio futuro basate sul criterio dell'orario cadenzato.

Il gruppo di lavoro, composto da un rappresentante della Regione (con mandato altresì di confrontarsi con le Associazioni dei Consumatori per l'analisi delle istanze dalle stesse avanzate), da uno di Trenitalia S.p.A. e da un rappresentante della società regionale Sistemi Territoriali S.p.A., ha concluso le attività con la presentazione in data 19 settembre 2012 di uno studio denominato "Servizi ferroviari d'interesse regionale e locale - Proposta di Orario Cadenzato".

Con DGR n. 2842 del 28 dicembre 2012 sono state approvate le risultanze di detto studio, relativamente all'adozione dell'Orario Cadenzato, quale nuovo modello per l'offerta dei "servizi ferroviari di interesse regionale e locale" e incaricata la Direzione Regionale Mobilità per l'esecuzione e la predisposizione dei documenti e degli atti necessari per gli adempimenti conseguenti.

In sintesi e richiamando per completezza gli elementi fondamentali, si evidenzia che lo studio, nel suo complesso, si è prefisso di minimizzare le esistenti criticità di offerta di servizi mediante l'adozione di un modello a struttura "cadenzata" - ovvero di una struttura di orario basata sulla regolarità, bidirezionalità e ricorsività dei servizi - coniugata allo studio degli "orologi" delle principali stazioni ferroviarie e all'utilizzo di materiale rotabile dedicato per relazioni.

Lo studio ha colto l'opportunità di estendere la proposta subito a tutto il territorio regionale evolvendosi rispetto all'impostazione originaria del progetto del S.F.M.R. che prevedeva un servizio inizialmente limitato alla sola area del Veneto centrale.

Il modello di offerta studiato prevede che i servizi cadenzati siano distinti in due categorie relative ad altrettante missioni e che costituiscono due veri e propri sottosistemi:

- servizi che fermano in tutte le località;
- servizi veloci, fermano solo nelle località maggiori (capoluoghi di provincia, città aventi dimensioni importanti, stazioni nodo rispetto a linee affluenti).

Il sistema dei regionali lenti è previsto, laddove possibile, che s'interconnetta nelle stazioni nodo con il sistema dei regionali veloci e i servizi della lunga percorrenza; tali stazioni potranno così divenire, in

ALLEGATO A Dgr n. **1923** del **28 OTT. 2013** pag. 4/4



un'ottica di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico nel suo complesso, i principali luoghi di *rendez-vous* con il sistema automobilistico di linea urbano e extraurbano.

Lo studio ha provveduto alla costruzione del quadro orario giornaliero di ogni singola linea/relazione avendo come obiettivo quello di soddisfare una pluralità di esigenze e vincoli, quali:

- le osservazioni e indicazioni formulate dalle Associazioni dei Consumatori;
  - il contenimento dei costi per la Regione, pur mantenendo una produzione complessiva annua di servizi non dissimile da quella attuale;
  - la domanda di mobilità anche sulla base delle frequentazioni rilevate con ciascun servizio.
- Rispetto alla totale saturazione della proposta di orario cadenzato, di fronte alla necessità di effettuare delle scelte su determinati servizi da svolgere nell'arco della giornata, si è data priorità a quelli già presenti in offerta, e per i quali la domanda di mobilità si è nel tempo incentrata e sedimentata.
- In relazione alle risorse disponibili, sarà possibile:
- occupare ogni singola traccia oraria prevista nel cadenzamento;
  - aumentare l'arco dell'orario di apertura al servizio di ogni singola linea.
- l'ottimizzazione sia dei turni del personale di macchina e viaggiante, che del materiale rotabile disponibile all'esercizio, individuati comunque sulla scorta della domanda massima rilevata o attesa.

Successivamente, con DGR n. 386 del 25 marzo 2013 è stato approvato il "Protocollo di intesa da sottoscrivere tra la Regione e FS S.p.A.", quale documento propedeutico e di intesa volto alla adozione del sistema di orario cadenzato.

In data 10 aprile 2013 con DGR n. 436, successivamente alla approvazione della Legge Finanziaria 2013, è stato approvato lo schema dell'"Atto modificativo - integrativo del contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale per il periodo 01.01.2009-31.12.2014".

Entrambi i documenti, "Protocollo di intesa" e "Atto integrativo al contratto", sono stati sottoscritti in data 27 maggio 2013.

Dal dicembre 2013 è previsto l'avvio dell'orario cadenzato per la Regione del Veneto.

#### Conclusioni e richiesta utilizzo fondi

Si fa presente che per l'anno 2013 è stata prevista l'integrale copertura dei servizi ferroviari da parte della Legge Finanziaria 3/2013.

	Valore dei servizi ferroviari	Risorse a bilancio Legge Regionale Finanziaria n. 3/2013	delta
Anno 2013	150 milioni circa	150 milioni	0

Per quanto emerso dalla ricognizione al 31 dicembre 2012, si chiede l'utilizzo dei fondi come da tabella allegata:

	Totale ricognizione al 31.12.2012	Richiesta di utilizzo di fondi FSC - art. 25 comma 11- <i>quinquies</i> del D.L. 69/2013
Anni 2011-2012	21.157.916,51	21.157.916,51

Si propone di utilizzare le risorse a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 assegnate alla Regione del Veneto, che dal Piano finanziario del Programma Attuativo Regionale di cui alla DGR n. 1186 del 26.07.2011 risultano destinate nell'Asse prioritario "Mobilità Sostenibile" alla linea di intervento "Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale" (SFMR), che reca risorse per € 100.000.000,00.

**REGIONE DEL VENETO**

giunta regionale

**PIANO DI RISTRUTTURAZIONE RELATIVO DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE  
EX ART. 25 COMMA 11 QUINQUIES D.L. 69/2013****Premessa**

Il Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69, recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013 n. 98, detta all'art. 25 "Misure urgenti di settore in materia di infrastrutture e trasporti".

Il comma 11 - *quinquies* del sopraddetto articolo, in particolare, specifica che "le regioni interessate, al fine di consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico dei rispettivi bilanci regionali concernenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e di applicare i criteri di incremento dell'efficienza e di razionalizzazione previsti dall'articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, predispongono un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31 dicembre 2012, da sottoporre, entro il 31 ottobre 2013, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze."

Il medesimo comma prevede che "il piano di ristrutturazione del debito deve individuare le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui al citato articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 135 del 2012."

Si stabilisce, inoltre, che "per il finanziamento del piano di ristrutturazione, ciascuna regione interessata è autorizzata, previa delibera del CIPE, a utilizzare, per gli anni 2013 e 2014, le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 80 del 7 aprile 2011, nel limite massimo dell'importo che sarà concordato tra ciascuna regione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze sulla base del piano stesso. Per le regioni interessate sarà conseguentemente sottoposta all'esame del CIPE, per la presa d'atto, la nuova programmazione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione".

La Regione del Veneto intende avvalersi delle determinazioni di cui alla suddetta disposizione c, a tal fine, ha predisposto il presente Piano di ristrutturazione, riservandosi, peraltro, di integrarlo e specificarlo all'atto delle richieste che dovessero in tal senso pervenire da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze ai quali sarà trasmesso per l'approvazione.

**Quantificazione dell'importo richiesto**

Dalla ricognizione delle risorse al 31 dicembre 2012, la Regione del Veneto risulta interessata all'applicazione del comma 11 *quinquies* dell'art. 25 del D.L. 69/2013, per un importo complessivo di € 21.157.916,51, in parte capitale, pari alla somma di quanto dovuto a Trenitalia S.p.A. (fattura n. 8101007522 del 13.09.2013 e nota di credito n. 8101007646) per € 20.475.582,76, IVA compresa, per servizi svolti da Trenitalia S.p.A. nel 2012, e di € 682.333,75 IVA compresa, per servizi svolti da Sistemi Territoriali S.p.A. nell'anno 2011 ( fattura n. 12000165 del 21.05.2012 e nota di credito n. 13000028 del 20.02.2013).

Per l'anno 2012, infatti, l'importo effettivo delle risorse trasferite dallo Stato per i servizi ferroviari regionali sono state incerte sino alla fine dell'anno, tanto che nel Bilancio di previsione di competenza, al capitolo di pertinenza n. 101650 "Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale (Art. 21, c. 3, D.L. 06/07/2011, n. 98)", era stato allocato esclusivamente il valore delle risorse annualmente trasferite dallo Stato secondo il criterio "storico" per € 87.960.000,00.

Nel corso dell'anno 2012, peraltro, in sede di Conferenza delle Regioni la quantificazione delle risorse finanziarie da destinare al settore del trasporto pubblico locale ferroviario è stata oggetto di notevole

discussione, nella prospettiva anche dell'efficientamento e razionalizzazione del sistema trasportistico e di ripristino della dotazione storica per il settore.

Con l'Accordo per il Trasporto Pubblico Locale del 21 dicembre 2011, in particolare, era stato quantificato in 1.600 milioni di Euro il concorso finanziario dello Stato per i servizi di Trasporto ferroviario per l'anno 2012.

L'importo di Euro 1.600 risultava così costituito:

- 1.200 milioni di Euro ex art. 21, c. 3, del D.L. 6.07.2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla L. 15.07.2011, n. 111;

- 314 milioni di Euro ex art. 21, comma 2, del D.L. 6.07.2011 n. 98, convertito, con modificazioni, dalla L. 5.07.2011 n. 111.

Ulteriori 86 milioni di Euro avrebbero dovuto essere assicurati con un provvedimento normativo *ad hoc* a seguito della sottoscrizione di un "Patto per l'efficientamento e la razionalizzazione del Trasporto Pubblico locale", mai sottoscritto, con conseguente mancato trasferimento di dette risorse.

Solo in data 6 dicembre 2012 è entrato in vigore il decreto interministeriale Trasporti – Economia del 4 dicembre 2012, pubblicato in G.U. n. 284 del 5.12.2012, con il quale veniva disposta l'assegnazione e l'erogazione per l'anno 2012 dei fondi di cui all'art. 21, c. 3, del D.L. 6.07.2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla L. 15.07.2011, n. 111, con quota a favore della Regione del Veneto pari ad € 86.532.183,85.

In data del 4 dicembre 2012, con decreto a firma congiunta del Ministro dell'Economia e delle Finanze e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato in G.U. n. 284 del 5.12.2012, sono stati ripartiti tra le regioni a statuto ordinario, sulla base delle percentuali originariamente previste dal D.P.C.M. del 16.11.2000, i fondi di cui all'art. 21, comma 2, del D.L. 6.07.2011 n. 98, convertito, con modificazioni, dalla L. 5.07.2011 n. 111, con quota a favore della Regione del Veneto pari ad € 23.015.735,20.

Con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 0102776 del 28 novembre 2012 è stata, inoltre, determinata la prima rata del contributo statale relativo all'IVA sui Contratti di Servizio ferroviari riconosciuto alle Regioni a Statuto Ordinario per l'anno 2012 (Art. 9, commi 4 e 5, Legge 7 dicembre 1999, n. 472 - D.L. 22 dicembre 2000) come da D.L. 2 marzo 2012, n. 16 - art. 12, comma 11-septies; detto contributo è stato valutato sulla base di una aliquota di compartecipazione al gettito IVA sui Contratti di Servizio del 52,89%, come da intesa raggiunta in sede di Conferenza Stato-Regioni il 25/07/2012.

L'importo della prima rata riconosciuto al Veneto è stato di € 4.277.436,6.

Con DGR n. 2806 del 24.12.2012 sono state, quindi, impegnate le risorse finanziarie accertate a fine anno per € 113.825.355,66, ai fini della copertura degli oneri relativi al contratto di servizio con Trenitalia S.p.A. Riepilogando, i complessivi trasferimenti alla Regione del Veneto, compresa la quota di € 3.098.741,00, quali fondi vincolati al trasporto pubblico ferroviario sulla linea Treviso – Portogruaro sono stati, per l'anno 2012, pari ad € 116.924.096,66 e, stante gli impegni per un corrispondente importo, sono stati completamente liquidati a Trenitalia S.p.A. per il servizio reso.

In data 28 marzo 2013 è pervenuta da Trenitalia S.p.A. l'ulteriore fattura n. 8101003872 del 22.03.2013, a saldo IV trimestre 2012, per € 21.410.680,50, successivamente rettificata con la fattura n. 8101007522 del 13.09.2013 (e nota di credito n. 8101007646), per € 20.475.582,76, IVA compresa, relativa a quota parte del IV trimestre 2012, che non ha trovato copertura nell'ambito delle risorse trasferite dallo Stato per l'anno 2012.

Con nota del 16.07.2013 prot. n. 38502, pervenuta via PEC in data 24.07.2013 prot n. 314516 Trenitalia S.p.A. ha diffidato la Regione del Veneto al pagamento della fattura a saldo IV trimestre 2012.

Stante la natura commerciale dei servizi resi dal gestore del servizio ferroviario, il ritardo nei pagamenti comporta, altresì, l'aggravio degli interessi di mora.

L'importo per Sistemi Territoriali S.p.A. è relativo allo svolgimento del servizio ferroviario nell'anno 2011 da parte di detta Società e non ha trovato copertura nei fondi stanziati in bilancio né nel relativo esercizio finanziario né negli esercizi successivi.



In sintesi, il complesso delle risorse al 31 dicembre 2012, per le quali si chiede l'applicazione dell'art. 25 comma 11 quinquies del D.L. 69/2013 risulta pari ad € 21.157.916,51 IVA compresa, in parte capitale.

#### Misure di razionalizzazione ed efficientamento

L'applicazione dell'art. 25 comma 11 quinquies del D.L. 69/2013 presuppone azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui al citato articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 135 del 2012.

Come noto, l'art. 3 del DPCM 11.03.2013 prevede che, per l'anno 2013, ai sensi di quanto disposto dal comma 5 dell'art. 16 bis del decreto legge n. 95/12, gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione per l'erogazione della quota del 10% delle risorse stanziato sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario, si considerano soddisfatti mediante l'adozione del piano di riprogrammazione di cui al comma 4 del medesimo art. 16 – bis entro quattro mesi dall'emanazione dello stesso D.P.C.M.

A tal fine, **con nota prot. n. 302006 del 12.07.2013**, la Regione del Veneto ha già inviato copia al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL dei provvedimenti adottati e i dati istruttori, da cui risulta la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.

In sintesi, per quanto riguarda nello specifico il settore ferroviario è prevista l'adozione di una struttura di orario basata sulla regolarità e ricorsività dei servizi e che preveda contestualmente una modifica degli "orologi" delle principali stazioni ferroviarie.

Nel settembre 2011 è stato, quindi, istituito il gruppo di lavoro per l'analisi del programma dei servizi ferroviari e per l'elaborazione di proposte di esercizio futuro basate sul criterio dell'orario cadenzato.

Il gruppo di lavoro, composto da un rappresentante della Regione (con mandato altresì di confrontarsi con le Associazioni dei Consumatori per l'analisi delle istanze dalle stesse avanzate), da uno di Trenitalia S.p.A. e da un rappresentante della società regionale Sistemi Territoriali S.p.A., ha concluso le attività con la presentazione in data 19 settembre 2012 di uno studio denominato "Servizi ferroviari d'interesse regionale e locale - Proposta di Orario Cadenzato".

Con DGR n. 2842 del 28 dicembre 2012 sono state approvate le risultanze di detto studio, relativamente all'adozione dell'Orario Cadenzato, quale nuovo modello per l'offerta dei "servizi ferroviari di interesse regionale e locale" e incaricata la Direzione Regionale Mobilità per l'esecuzione e la predisposizione dei documenti e degli atti necessari per gli adempimenti conseguenti.

In sintesi e richiamando per completezza gli elementi fondamentali, si evidenzia che lo studio, nel suo complesso, si è prefisso di minimizzare le esistenti criticità di offerta di servizi mediante l'adozione di un modello a struttura "cadenzata" - ovvero di una struttura di orario basata sulla regolarità, bidirezionalità e ricorsività dei servizi - coniugata allo studio degli "orologi" delle principali stazioni ferroviarie e all'utilizzo di materiale rotabile dedicato per relazioni.

Lo studio ha colto l'opportunità di estendere la proposta subito a tutto il territorio regionale evolvendosi rispetto all'impostazione originaria del progetto del S.F.M.R. che prevedeva un servizio inizialmente limitato alla sola area del Veneto centrale.

Il modello di offerta studiato prevede che i servizi cadenzati siano distinti in due categorie relative ad altrettante missioni e che costituiscono due veri e propri sottosistemi:

- servizi che fermano in tutte le località;
- servizi veloci, fermano solo nelle località maggiori (capoluoghi di provincia, città aventi dimensioni importanti, stazioni nodo rispetto a linee affluenti).

Il sistema dei regionali lenti è previsto, laddove possibile, che s'interconnetta nelle stazioni nodo con il sistema dei regionali veloci e i servizi della lunga percorrenza; tali stazioni potranno così divenire, in

un'ottica di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico nel suo complesso, i principali luoghi di *rendez-vous* con il sistema automobilistico di linea urbano e extraurbano.

Lo studio ha provveduto alla costruzione del quadro orario giornaliero di ogni singola linea/relazione avendo come obiettivo quello di soddisfare una pluralità di esigenze e vincoli, quali:

- le osservazioni e indicazioni formulate dalle Associazioni dei Consumatori;
  - il contenimento dei costi per la Regione, pur mantenendo una produzione complessiva annua di servizi non dissimile da quella attuale;
  - la domanda di mobilità anche sulla base delle frequentazioni rilevate con ciascun servizio.
- Rispetto alla totale saturazione della proposta di orario cadenzato, di fronte alla necessità di effettuare delle scelte su determinati servizi da svolgere nell'arco della giornata, si è data priorità a quelli già presenti in offerta, e per i quali la domanda di mobilità si è nel tempo incentrata e sedimentata. In relazione alle risorse disponibili, sarà possibile:
- occupare ogni singola traccia oraria prevista nel cadenzamento;
  - aumentare l'arco dell'orario di apertura al servizio di ogni singola linea.
- l'ottimizzazione sia dei turni del personale di macchina e viaggiante, che del materiale rotabile disponibile all'esercizio, individuati comunque sulla scorta della domanda massima rilevata o attesa.

Successivamente, con DGR n. 386 del 25 marzo 2013 è stato approvato il "Protocollo di intesa da sottoscrivere tra la Regione e FS S.p.A.", quale documento propedeutico e di intesa volto alla adozione del sistema di orario cadenzato.

In data 10 aprile 2013 con DGR n. 436, successivamente alla approvazione della Legge Finanziaria 2013, è stato approvato lo schema dell'"Atto modificativo – integrativo del contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale per il periodo 01.01.2009-31.12.2014".

Entrambi i documenti, "Protocollo di intesa" e "Atto integrativo al contratto", sono stati sottoscritti in data 27 maggio 2013.

Dal dicembre 2013 è previsto l'avvio dell'orario cadenzato per la Regione del Veneto.

### Conclusioni e richiesta utilizzo fondi

Si fa presente che per l'anno 2013 è stata prevista l'integrale copertura dei servizi ferroviari da parte della Legge Finanziaria 3/2013.

	Valore dei servizi ferroviari	Risorse a bilancio Legge Regionale Finanziaria n. 3/2013	delta
Anno 2013	150 milioni circa	150 milioni	0

Per quanto emerso dalla ricognizione al 31 dicembre 2012, si chiede l'utilizzo dei fondi come da tabella allegata:

	Totale ricognizione al 31.12.2012	Richiesta di utilizzo di fondi FSC - art. 25 comma 11- <i>quinquies</i> del D.L. 69/2013
Anni 2011-2012	21.157.916,51	21.157.916,51

Si propone di utilizzare le risorse a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 assegnate alla Regione del Veneto, che dal Piano finanziario del Programma Attuativo Regionale di cui alla DGR n. 1186 del 26.07.2011 risultano destinate nell'Asse prioritario "Mobilità Sostenibile" alla linea di intervento "Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale" (SFMR), che reca risorse per € 100.000.000,00.



# REGIONE PUGLIA

Area Politiche per la Mobilità e la Qualità Urbana  
Servizio Programmazione e gestione del trasporto pubblico locale

Ufficio Servizi di Trasporto

Via Gentile, 52 - Bari

AOO/078/ 1728

Bari, 30 OTTOBRE 2013

AL MINISTERO DELL'ECONOMIA  
E DELLE FINANZE  
Gabinetto del Ministro  
Via XX Settembre, 97  
00187 R O M A

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI  
Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale  
Via Caraci, 36  
R O M A

Trasmessa via pec:  
[ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.it](mailto:ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.it)  
[dq.tpl@pec.mit.gov.it](mailto:dq.tpl@pec.mit.gov.it)

e Raccomandata A.R.

**OGGETTO:** D.L. 21.6.2013, n. 69 – art. 25, comma quinquies - Trasmissione del piano di ristrutturazione del debito per il servizio di trasporto pubblico.

In adempimento alla normativa indicata in oggetto, si trasmette copia del provvedimento n. 2019 del 29.10.2013 con il quale la Giunta Regionale ha approvato il Piano di ristrutturazione del debito per il servizio di tpl.

IL DIRIGENTE DI SERVIZIO

(rene di Tria)



# REGIONE PUGLIA

Deliberazione della Giunta Regionale

**N. 2019** del 29/10/2013 del Registro delle Deliberazioni

**Codice CIFRA: TRA/DEL/2013/00009**

**OGGETTO: D.L. 21.6.2013, 69 convertito con modificazioni dalla Legge n. 98 del 9.8.2013 – art. 25, comma 11 quinquies – Piano di ristrutturazione del debito per il servizio di trasporto pubblico.**

**L'anno 2013 addì 29 del mese di Ottobre, in Bari, nella Sala delle adunanze, si è riunita la Giunta Regionale, previo regolare invito nelle persone dei Signori:**

<b>Sono presenti:</b>	<b>Sono assenti:</b>
<b>Presidente</b> <b>Nichi Vendola</b>	<b>Assessore</b> <b>Loredana Capone</b>
<b>V.Presidente</b> <b>Angela Barbanente</b>	<b>Assessore</b> <b>Leo Caroli</b>
<b>Assessore</b> <b>Elena Gentile</b>	<b>Assessore</b> <b>Leonardo Di Gioia</b>
<b>Assessore</b> <b>Giovanni Giannini</b>	<b>Assessore</b> <b>Guglielmo Minervini</b>
<b>Assessore</b> <b>Silvia Godelli</b>	<b>Assessore</b> <b>Lorenzo Nicastro</b>
<b>Assessore</b> <b>Fabrizio Nardoni</b>	
<b>Assessore</b> <b>Alba Sasso</b>	

**Assiste alla seduta il Segretario redigente: Avv. Davide F. Pellegrino**

L'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità, Avv. Gianni Giannini, sulla base dell'istruttoria dell'Ufficio e confermata dal Dirigente del Servizio Programmazione e gestione del trasporto pubblico locale, riferisce quanto segue.

“L'art. 25 bis, c. 11 – quinquies, della Legge 9 agosto 2013 n. 98 recante “Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia” stabilisce che le Regioni, al fine di consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico dei rispettivi bilanci regionali concernenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale predispongono un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31 dicembre 2012, da sottoporre, entro il 31 ottobre 2013, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze. Il piano di ristrutturazione del debito deve individuare le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui all'articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012. Per il finanziamento del piano di ristrutturazione, ciascuna regione interessata è autorizzata, previa delibera del CIPE, a utilizzare, per gli anni 2013 e 2014, le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 80 del 7 aprile 2011, nel limite massimo dell'importo che sarà concordato tra ciascuna regione, il Ministero per la coesione territoriale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze sulla base del piano stesso. Per le regioni interessate sarà conseguentemente sottoposta all'esame del CIPE, per la presa d'atto, la nuova programmazione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione.

E' intendimento di questa Amministrazione rimuovere lo squilibrio finanziario per il tpl utilizzando le risorse come previsto dalla su riportata normativa.

Al riguardo occorre rappresentare che, con l'emanazione del DPCM 16.11.2000 ha avuto attuazione, a decorrere dal 1.1.2001, la delega dei compiti di amministrazione e programmazione dei servizi ferroviari di cui agli articoli 8 e 9 del D.lgs. 422/97.

Lo stesso DPCM individua anche le risorse da trasferire per l'esercizio della delega stessa e prevede *“che le risorse sono soggette a revisione per garantire l'attuale livello di servizio, in relazione al tasso d'inflazione.”*. Detta revisione non è stata effettuata da parte dei competenti ministeri.

La legge n. 244/2007 ha disposto all'art. 1, comma 295 che le risorse derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio siano finalizzate anche al recupero dell'inflazione degli anni precedenti.

In conseguenza, con l'emanazione della legge regionale n. 10/2009 questa Regione ha previsto, sulla compensazione dei contratti di servizio, un concorso per il recupero dell'inflazione degli anni precedenti sino a tutto il 2008 in favore delle imprese esercenti servizi di cui all'art. 8 del D.lgs 422/97 e degli enti locali destinatari di risorse per i servizi di trasporto pubblico locale riconosciuti minimi ai sensi della legge regionale n. 18/2002.

La Giunta Regionale, con propri atti, ha emanato le modalità applicative delle disposizioni legislative di cui sopra a cui sono seguite le relative determinazioni dirigenziali n. 241/2009 - con la quale si provvedeva ad attribuire in favore delle imprese esercenti servizi ex art. 8 del D.lgs. 422/97 le somme per il concorso dell'inflazione sino al 2008, mentre con la determinazione n. 242/2009, veniva determinato l'importo

compensazione dei contratti di servizio a decorrere dall'anno 2009 in favore delle imprese esercenti servizi ex art. 8 del citato D.Lgs. 422/97.

La società Ferrovie del Sud Est esercente servizi ex art. 8 del d.lgs. 422/97, non concordando con l'ammontare dei corrispettivi riconosciuti, ha proposto ricorso rivolto all'annullamento delle suddette determinazioni.

Il consiglio di Stato con la sentenza n. 01755/2013 RPC, riformando la sentenza del Tar Puglia n. 919/2011 che respingeva integralmente le pretese della società, ha accolto parzialmente l'appello proposto dalla società Ferrovie Sud Est riconoscendo fondato il ricorso *limitatamente alla parte in cui viene chiesto il riconoscimento anno per anno dell'adeguamento inflattivo del corrispettivo contrattualmente previsto per gli anni dal 2001 al 2008, in quanto l'art. 24 comma 4, L.R. della Puglia n. 10/2009 richiama la legge regionale della Puglia n. 18/2002 il cui art. 19, comma 3 prevede la possibilità di rivalutazione anno per anno da parte degli enti affidanti; possibilità che comporta comunque una specifica valutazione e determinazione da parte dell'amministrazione competente. Per la restante parte il ricorso è da respingere, siccome infondato.* Il Consiglio di Stato ha quindi ritenuto corretto l'operato dell'Amministrazione dell'adeguamento effettuato a decorrere dal 2009.

Con deliberazione n. 1413/2013 la Giunta Regionale, per dare esecuzione alla citata sentenza n. 1755/2013, stanti le limitazioni derivanti dalle disposizioni in tema di patto di stabilità, ha provveduto ad individuare modalità alternative al trasferimento delle risorse spettanti, a seguito della quantificazione delle somme spettanti da parte del competente ufficio; modalità individuate nella riduzione dei servizi aggiuntivi del contratto di servizio in essere, nonché cessione di materiale rotabile. Tale modalità alternativa allo stato non è stata praticata in quanto la società non ha presentato alcuna riorganizzazione dei servizi che tenesse conto anche della riduzione dei servizi aggiuntivi, né ha formalmente accettato la soluzione proposta.

Pertanto, in esecuzione della citata sentenza, la somma riveniente dall'adeguamento inflattivo calcolato anno per anno per il periodo 2001-2008 con applicazione dell'indice NIC, risulta – iva compresa e al netto delle somme già erogate – pari a € 72.981.116,90., a saldo di ogni spettanza riconosciuta dalla sentenza n. 1755/2013 del Consiglio di Stato.

Per tutto quanto sopra riportato, occorre rammentare che il mancato adeguamento inflattivo dei contratti di servizio in essere con Ferrovie del Sud Est è conseguenza del pari mancato adeguamento inflattivo delle risorse trasferite annualmente dallo Stato alle Regioni per l'espletamento delle funzioni ed esse delegate in materia di trasporto pubblico locale così come previsto dal D.Lgs.vo n. 422/97 e s.m. e c.

In generale, inoltre, si può affermare che le maggiori risorse di cui sopra non sono maturate a seguito di gestione scarsamente efficiente della Società, ma attengono al mancato adeguamento inflattivo del contratto di servizio in essere per cui non strettamente correlabili a necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da porre in essere per evitare la perpetrazione delle condizioni che tali debiti hanno provocato.

E', anzi, vero il contrario e cioè che il mancato tempestivo pagamento del debito, potrebbe generare gravi difficoltà a mantenere sufficienti standard di qualità del servizio ed il mantenimento delle attività di ordinaria amministrazione, ed anche a non procedere



all' improcrastinabile rinnovo e/o manutenzione del materiale rotabile a discapito della sicurezza dell'esercizio.

La Regione, per parte sua, indipendentemente da quanto disposto dal d.l. n. 69/2013, art. 25 comma 11 quinquies ha previsto, anche in relazione alla conclusione di importanti infrastrutture finanziate con i fondi strutturali comunitari, che avverrà al più tardi nel 2015, attività di razionalizzazione ed efficientamento dei servizi, come peraltro previsto dall'art. 16 bis della legge n. 135/2012.

I principali indirizzi della politica regionale in materia di razionalizzazione ed efficientamento dei servizi di trasporto pubblico adottati dalla Regione Puglia sono:

- azioni mirate alla riconversione di servizi automobilistici in servizi ferroviari, in relazione al completamento delle infrastrutture in corso di realizzazione, ed eliminazione di corse automobilistiche a scarsa frequentazione ;
- riclassificazione dei servizi automobilistici sostitutivi /integrativi , ai sensi dell'art. 34 octies del d.l. 179/2012, che prevede in particolare la progressiva riconversione degli stessi in servizi ferroviari e/o il trasferimento agli ATO provinciali dei restanti servizi automobilistici non più classificabili come sostitutivi/integrativi secondo la definizione stabilita dal citato art. 34 octies, come individuate con la deliberazione n. 1221/2013;
- adozione del Piano di riprogrammazione dei servizi ai sensi dell'art. 16 bis del d.l.95/2012, con il quale sono state individuate azioni per addivenire al soddisfacimento degli obiettivi previsti nella citata norma e dal DPCM 11 marzo 2013;
- obbligo di presentazione per tutte le aziende ferroviarie di Piani aziendali che definiscano il percorso tecnico e le azioni propedeutiche all'attuazione effettiva della riclassificazione di cui al punto precedente mantenendo inalterati i livelli occupazionali in relazione alla variata produzione richiesta, così come stabilito dall'art. 16 bis, c. 3 L. 135/2012;
- Ricollocazione di percorrenze da tratte a scarsa frequentazione a tratte in cui si verifica sovraffollamento e/o elevata domanda potenziale;
- trasferimento delle percorrenze ferroviarie su linee interessate da interventi di potenziamento in corso di completamento su tratte ad elevata domanda potenziale anche mediante introduzione di servizi automobilistici a carattere temporaneo;
- regolare adeguamento annuale delle tariffe in applicazione della vigente legge regionale<sup>1</sup>.

Sulla base della relazione istruttoria come sopra illustrata, l'Assessore propone l'approvazione del piano di ristrutturazione del debito al fine di rimuovere lo squilibrio finanziario a carico del bilancio regionale concernente i servizi per il trasporto pubblico, ai sensi del comma 11 quinquies, art. 25 d.l. 69/2013, convertito con modificazioni dalla legge n. 98 del 9.8.2013 nei termini seguenti:

- Debito nei confronti della Società Ferrovie Sud Est srl riveniente dall'esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 1755/2013, calcolato applicando l'adeguamento inflattivo - individuato nell'indice NIC - dei corrispettivi di esercizio anno per anno, per il periodo 2001-2008, risulta - iva compresa e al netto delle somme già erogate - pari a € 72.981.116,90 e a saldo di ogni spettanza riconosciuta dalla sentenza n. 1755/2013 del Consiglio di Stato;

Consequenzialmente all'approvazione da parte dei competenti Ministeri della proposta di ristrutturazione del debito, si procederà alla revoca della d.g.r. n. 1413/2013.

Per la ristrutturazione del debito di cui sopra, per l'importo complessivo di € 72.981.116,90 si attingerà dal Fondo per lo sviluppo e la coesione, ai sensi dell'art. 25 bis, c. 11 - quinquies, della Legge 9 agosto 2013 n. 98.

E' appena il caso di sottolineare che la vigente normativa non esclude dal patto di stabilità le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione e pertanto dovrà essere richiesta l'espressa esclusione affinché il finanziamento abbia efficacia.

#### COPERTURA FINANZIARIA

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

<<<O>>>

L'Assessore relatore sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale, evidenziando che il presente procedimento amministrativo rientra nella competenza della Giunta ai sensi della L.R. n° 7/1997, art. 4-c.4/lett. d).

#### LA GIUNTA

- UDITA la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore;
- VISTE le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento dal Responsabile A.P. e dal Dirigente di Servizio;
- A voti espressi nei modi di legge,

#### D E L I B E R A

Per quanto riportato in narrativa di:

- di approvare la ristrutturazione del debito al fine di rimuovere lo squilibrio finanziario a carico del bilancio regionale concernente i servizi per il trasporto pubblico, ai sensi del comma 11 quinquies, art. 25 d.l. 69/2013, convertito con modificazioni dalla legge n. 98 del 9.8.2013 nei termini seguenti:
  - Debito nei confronti della Società Ferrovie Sud Est srl riveniente dall'esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 1755/2013, calcolato applicando l'adeguamento inflattivo - individuato nell'indice NIC - dei corrispettivi di esercizio anno per anno, per il periodo 2001-2008, risulta - iva compresa e al netto delle somme già erogate - pari a € 72.981.116,90 e a saldo di ogni spettanza riconosciuta dalla sentenza n. 1755/2013 del Consiglio di Stato;



- consequenzialmente all'approvazione da parte degli organi di cui al comma 11 quinquies, art. 25 d.l. 69/2013, convertito con modificazioni dalla legge n. 98 del 9.8.2013 della proposta di ristrutturazione del debito, si procederà alla revoca della d.g.r. n. 1413/2013;
- di stabilire che per la ristrutturazione dei debiti di cui sopra, per l'importo complessivo di € 72.981.116,90 si attingerà dal Fondo per lo sviluppo e la coesione, ai sensi dell'art. 25 bis, c. 11 – quinquies, della Legge 9 agosto 2013 n. 98 e che lo stesso importo sarà materialmente erogato a saldo di quanto riconosciuto alla società Ferrovie del Sud Est dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 1755/2013;
- di richiedere l'espressa esclusione dai vincoli del patto di stabilità delle somme destinate alla ristrutturazione del debito di cui sopra;
- di trasmettere, a cura del Servizio Programmazione e Gestione del Trasporto Pubblico, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero dell'Economia e delle Finanze copia del presente provvedimento per la prevista approvazione di propria competenza;
- di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

EL SEGRETARIO della G.R.

G. U.

IL PRESIDENTE

M. M. M.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato e' stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento e' conforme alle risultanze istruttorie.

Il Responsabile A.P. (Michelina Petruzzellis).....

IL Dirigente del Servizio (Irene di Tria).....

Il direttore di area non ravvisa/ravvisa la necessità di esprimere sulla proposta di deliberazione le seguenti osservazioni ai sensi del combinato disposto degli artt. 15 e 16 del DPGR n. 161/2008

Il Direttore dell'Area Politiche per l'Ambiente, le Reti e la Qualità Urbana:

Roberto Gianni.....

L'ASSESSORE PROPONENTE (Avv. Gianni Giannini).....



**REGIONE PUGLIA**  
**SEGRETARIATO GENERALE G.R.**

La presente copia, composta da n°.....  
facciate, è conforme all'originale depositato presso  
il Segretariato Generale della G.R. 3 0 OTT. 2013

Il Segretario della Giunta  
*Chibelli*



**REGIONE PUGLIA**  
**SEGRETARIATO GENERALE G.R.**

Si trasmette.....  
per gli adempimenti di competenza.  
Bari, li..... 3 0 OTT. 2013

Il Segretario della Giunta  
*Chibelli*



DETERMINAZIONE n.34/2013/DE

del 31.10.2013

DIREZIONE Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica.

OGGETTO: Adempimento di cui all'art. 25, comma 11 - quinquies D.L. 21 giugno 2013, n. 69 convertito in legge con modificazione dall'art. 1, comma 1, L. 9 agosto 2013, n. 98 recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia"

**VISTO** il D.L. 21 giugno 2013, n. 69 convertito in legge con modificazione dall'art. 1, comma 1, L. 9 agosto 2013, n. 98 recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia";

**VISTO** in particolare l'art. 25, comma 11 - quinquies che stabilisce che «*al fine di consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico dei rispettivi bilanci regionali concernenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e di applicare i criteri di incremento dell'efficienza e di razionalizzazione previsti dall'art. 16 bis comma 3, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i., predispongono un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31 dicembre 2012*»;

**CONSIDERATO CHE** a termini di legge il piano di ristrutturazione del debito deve essere sottoposto all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze entro il 31 ottobre 2013;

**CHE** il citato piano deve individuare le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui all'art. 16 bis comma 3, del D.L. 95/2012 convertito con modificazioni dalla legge n. 135 del 2012;

**CHE** altresì per il finanziamento del piano ciascuna regione è autorizzata previa delibera del CIPE a utilizzare per gli anni 2013 e 2014 le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011 nel limite massimo dell'importo che sarà concordato tra ciascuna regione, il Ministero per la coesione territoriale, il Ministero dell'Infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze sulla base del piano stesso;

**EVIDENZIATO CHE** in relazione alle riduzioni dei trasferimenti statali per il trasporto pubblico locale nonché per esigenze più generali di contenimento della spesa dei Bilanci regionali di previsione 2011-2012 della Regione Abruzzo, la Direzione regionale Bilancio ha assegnato alla Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica minori risorse sui capitoli di spesa relativi al TPL.

Ciò ha determinato un debito nei confronti di:

- Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A. sede a Lanciano (CH) per € 3.500.000,00 a titolo di corrispettivo per servizi aggiuntivi regionali previsti dal contratto di servizio 2009-2010 stipulato tra la Regione Abruzzo e la Ferrovia Adriatico Sangritana ex art.8 D.Lgs 422/97;
- Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Sangro sede a Casoli (CH) per € 17.060,74 quale contributo per la redazione del progetto sperimentale denominato "Miglioramento dell'accessibilità puntuale alla sede di lavoro dei lavoratori dell'azienda Sevel" ai sensi dell'art. 15 bis della L.R. 153/98;

**RITENUTO** necessario proporre il piano finalizzato all'adempimento di cui all'art. 25 comma 11 quinquies allo scopo pertanto di sottoporlo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze entro il 31 ottobre 2013 così da poter essere autorizzati a utilizzare per gli anni 2013 e 2014 le risorse assegnate a valere sul fondo 1/2011 dell'11 gennaio 2011;

**ATTESO CHE** il piano si concretizzerà compiutamente quando, a seguito dell'approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze, la Giunta regionale presenterà al Consiglio regionale un d.d.l.r che contempra le risorse necessarie correttamente imputate sul Bilancio di previsione;

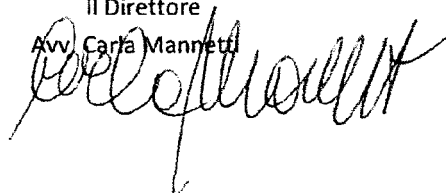
VISTO l'allegato documento istruttorio;

VISTA la Legge regionale n. 77/99;

#### DETERMINA

1. DI SOTTOPORRE al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze, l'allegato documento, elaborato ai sensi e per gli effetti dell'art. 25 comma 11 *quinquies* del D.L. 21 giugno 2013, n. 69 convertito in legge con modificazione dall'art. 1, comma 1, L. 9 agosto 2013, n. 98 recante "*Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia*";
2. DI PRENDERE ATTO che il piano ha carattere programmatico: la sua efficacia è condizionata all'approvazione da parte dei competenti Ministeri e del CIPE, con riguardo all'autorizzazione a finanziarlo con le risorse assegnate a valere sul fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011;
3. DI PRENDERE ATTO che il piano, una volta approvato dagli organi del governo centrale, si concretizzerà, altresì, a seguito dell'approvazione da parte della Giunta regionale di un d.d.l.r. da presentare al Consiglio che contempra le risorse necessarie correttamente imputate sul bilancio di previsione.

Il Direttore  
Avv. Carla Mannetti



## REGIONE ABRUZZO

*Documento istruttorio relativo all'elaborazione del piano di cui all' articolo 25 comma 11 quinquies del D.L.21 giugno 2013 n.69 convertito con legge n.98 del 9 agosto 2013*

### **Premessa**

Nel corso del 2011, in considerazione dei tagli operati dal governo centrale sulla spesa destinata allo svolgimento dei servizi pubblici, la Giunta regionale ha posto in essere, ai sensi degli artt. 59 e seguenti della L.R. 10 gennaio 2011 n. 1, una serie di prime misure dirette all'efficientamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e comunale.

In particolare, tali misure hanno determinato una riduzione delle contribuzioni ai concessionari del TPL ed una revisione del sistema tariffario, con aumenti delle tariffe sia dei servizi automobilistici che ferroviari.

La riduzione della contribuzione è avvenuta attraverso un piano di ristrutturazione dei servizi che le aziende hanno elaborato sulla base di alcuni criteri e presentato alla Regione e ai Comuni di competenza.

La riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico locale abruzzese su gomma e su ferro, che andrà a regime nel triennio 2013-2015, così come spiegato nel dettaglio nel PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ai sensi dell'art. 16 bis, comma 4 del Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 e s.m.i., trasmesso nei termini al MIT, consentirà di non ingenerare nuovi debiti nel comparto per gli anni futuri.

L'articolo 25 comma 11-quinquies del D.L.21 giugno 2013 n.69 convertito con legge n.98 del 9 agosto 2013 dispone che le Regioni interessate, al fine di consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico dei rispettivi bilanci regionali concernenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e di applicare i criteri di incremento dell'efficienza e di razionalizzazione previsti dall'articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, predispongono un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31 dicembre 2012, da sottoporre, entro il 31 ottobre 2013, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze.

Per il finanziamento del piano di ristrutturazione, ciascuna regione interessata è autorizzata, previa delibera del CIPE, a utilizzare, per gli anni 2013 e 2014, le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in

attuazione della delibera del CIPE n. 1/2011 dell'11 gennaio 2011, nel limite massimo dell'importo che sarà concordato tra ciascuna regione, il Ministero per la coesione territoriale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze sulla base del piano stesso.

**Quantificazione debiti concernenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale.**

Il debito complessivo maturato dalla Regione Abruzzo ammonta ad € 3.517.060,74 così ripartiti

<b>CREDITORE</b>	<b>FONTE</b>	<b>IMPORTO</b>
<b>Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A. sede a Lanciano (CH)</b>	Corrispettivo servizi aggiuntivi regionali previsti dal contratto di servizio 2009-2010 stipulato tra la Regione Abruzzo e la Ferrovia Adriatico Sangritana ex art.8 D.Lgs 422/97	€ 3.500.000,00
<b>Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Sangro sede a Casoli (CH)</b>	Art.15 bis della L.R.153/98. Contributo per redazione del progetto sperimentale denominato "Miglioramento dell'accessibilità puntuale alla sede di lavoro dei lavoratori dell'azienda Sevel	€ 17.060,74

I debiti cui si fa riferimento nel presente documento sono di modesta entità e tutti antecedenti all'adozione delle misure di efficientamento poste in essere dalla Regione Abruzzo.

Inoltre, si segnala che le obbligazioni che hanno generato la partita debitoria non si sono ripetute nei successivi esercizi giacché costituiscono - specie con riguardo ai servizi aggiuntivi regionali del contratto con la società Sangritana p.a.- il pagamento di servizi non più commissionati alla controparte. Infatti essi sono stati oggetto del processo di ristrutturazione e di efficientamento e non costituiscono più un onere per il bilancio regionale.

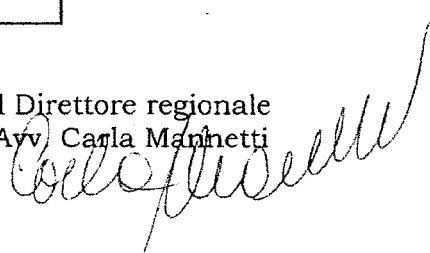
**Costi standard**

L'art. 23 comma 12 undicies della L.n.135/2012 di conversione del D.L. n. 95/2012, integrando la disposizione di cui all'art. 17 del D.lgs. 9 novembre 1997, n. 422, ha preso nuovamente in considerazione il sistema dei costi standard già a suo tempo contemplato dalla legge quadro nazionale 10 aprile 1981 n.151 e dalla L.R. 9 settembre 1982, 63. L'applicazione del sistema, opportunamente adeguato alle peculiarità del settore, unitamente alla rilevazione degli introiti tariffari e di quelli derivanti dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità dovrà condurre alla determinazione delle compensazioni da corrispondere alle aziende esercenti i servizi di TPL.

La Regione Abruzzo, in attesa delle risultanze dei lavori dell'apposito gruppo - costituito presso la Commissione Trasporti, nell'ambito della Conferenza Stato Regioni- sta dando corso alla conclusione dei procedimenti inerenti la definizione delle partite finanziarie pregresse nei confronti delle aziende che ad oggi gestiscono i servizi in argomento, secondo i dettati della richiamata L.151/1981, della L.R. 62/1983, nonché alla luce dei principi indicati dalla normativa comunitaria (Reg CE 1370/2007). A tal fine sono state accantonate delle risorse in bilancio. Ove tali somme non dovessero essere sufficienti alla copertura dell'eventuale debito la Regione si riserva di integrare il suddetto piano.

	2013	2014
<b>Fondo nazionale TPL</b>	132.577.053,68	132.577.053,68
<b>Risorse regionali</b>	52.850.000,00	52.850.000,00
<b>TOTALE</b>	185.427.053,68	185.427.053,68
<b>Risorse debiti A valere sulle risorse FAS (art. 25 comma 11 quinques D.L. 69/2013)</b>		3.517.060,74
<b>Totale fabbisogno</b>	185.427.053,68	<b>188.944.114,42</b>

Il Direttore regionale  
Avv. Carla Mannetti





*Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

di concerto con

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

e con

IL MINISTRO PER I RAPPORTI CON LE REGIONI

**VISTO** il comma 300 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007 n. 244 che istituisce, presso il Ministero dei Trasporti, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale;

**VISTO** il d.lgs. n. 422 del 1997 e successive modifiche, con il quale si è provveduto al conferimento alle Regioni ed agli Enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59;

**CONSIDERATO** che, ai sensi di detto comma 300, l'Osservatorio è inteso ad assicurare la creazione di una banca dati e di un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali nonché a garantire la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma;

**VISTO** che il comma anzidetto autorizza, per il funzionamento dell'Osservatorio, la spesa di 2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2008;

**CONSIDERATO** che il d.l. 27 maggio 2008 n. 93 ha ridotto il citato stanziamento ad un milione di euro per il solo anno 2008;

**CONSIDERATO** che il predetto stanziamento non risulta più disponibile;

**VISTA** la legge 5 maggio 2009 n. 42 recante la delega al Governo in materia di federalismo fiscale in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione;

**TENUTO CONTO** che la legge delega in argomento all' articolo 8, comma 1 lettera c) fa esplicito riferimento al trasporto pubblico locale prevedendo che gli emanandi decreti legislativi siano adottati sulla base di principi e criteri che tengano conto della "definizione delle modalità per cui la spesa per il trasporto pubblico locale, nella determinazione dell'ammontare del finanziamento, tiene conto della fornitura di un livello adeguato di servizi su tutto il territorio nazionale nonché di costi standard";

**TENUTO CONTO** che la medesima legge delega all' articolo 9, comma 1, lettera f), nel definire i principi ed i criteri cui dovranno ispirarsi gli emanandi decreti legislativi in ordine alla determinazione dell'entità e del riparto del fondo perequativo a favore delle regioni, fa espresso riferimento al settore del trasporto pubblico locale stabilendo, tra l'altro, che le quote

UFFICIO ECONOMIA E DELLE FINANZE  
UFFICIO CENTRALE DEL BILANCIO  
PRESSO IL MINISTERO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

- 5 DIC 2011

N. 49734



del fondo perequativo per le spese di parte corrente per il trasporto pubblico locale siano assegnate in modo da ridurre adeguatamente le differenze tra i territori con diverse capacità fiscali per abitante e per le spese in conto capitale, tenendo conto del costo standard di cui è assicurata l'integrale copertura;

**VISTO** l'articolo 13 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 che ha previsto l'istituzione, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, di una banca dati unitaria in cui dovranno confluire, tra l'altro, gli elementi informativi necessari per dare attuazione e stabilità al federalismo fiscale;

**CONSIDERATO** che l'attivazione dell'Osservatorio è, tra l'altro, essenziale per contribuire, mediante l'acquisizione e l'elaborazione dei dati del trasporto pubblico locale, sia alla determinazione che alla verifica periodica del "livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale", dei "costi standard" e dei "fabbisogni standard";

**CONSIDERATA** pertanto la necessità di attivare l'Osservatorio per realizzare un efficace monitoraggio dell'andamento del settore del trasporto pubblico locale ed assicurare il completamento dei processi di riforma in corso;

**ACQUISITO** il parere favorevole espresso dalla Conferenza unificata nella seduta del 3 marzo 2011;

## DECRETA

### Art. 1

(Sede operativa dell'Osservatorio)

1. L'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito dalla legge 24 dicembre 2007, n. 244, articolo 1, comma 300, ha sede ed opera presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione e i sistemi informativi e statistici - Direzione Generale per il trasporto pubblico locale.

### Art. 2

(Compiti)

1. Al fine di creare una banca dati ed un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e locali, l'Osservatorio, in particolare:
  - individua la metodologia unitaria di raccolta ed analisi dei dati provenienti dalle Regioni e dagli Enti locali ed adotta le specifiche per l'affidamento della realizzazione e gestione della banca dati;
  - assicura la raccolta dei dati già a disposizione delle Regioni e degli Enti locali e dei principali operatori del settore, proponendo, per la loro analisi, progetti di normalizzazione degli stessi anche con l'ausilio di indagini e ricerche statistiche;
  - svolge le analisi e le ricerche sulle politiche dei trasporti e sulla evoluzione della normativa comunitaria, valutando le implicazioni per l'Italia dei processi di cambiamento a livello di Unione europea, contribuendo a verificare il rispetto del principio di concorrenza;
  - effettua il monitoraggio sugli effetti delle politiche realizzate a livello locale, evidenziandone eventuali criticità e disfunzioni;
  - esprime pareri su richiesta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in merito all'attuazione dei processi di sviluppo del comparto, ivi compresa la normativa di settore;

- presenta, acquisite le valutazioni di competenza della Conferenza unificata, annualmente alle Camere, entro il primo semestre di ogni anno, un rapporto circostanziato ed analitico sullo stato del trasporto locale relativo all'anno precedente.
- 2. L'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale si riunisce almeno due volte l'anno e adotta un regolamento di disciplina dei propri lavori.
- 3. L'Osservatorio opera in raccordo con la Commissione tecnica paritetica per l'attuazione del federalismo fiscale e con la Conferenza permanente per il coordinamento della finanza Pubblica istituite, rispettivamente, ai sensi degli articoli 4 e 5 della legge 5 maggio 2009, n. 42. A tal fine, i dati raccolti e le analisi effettuate dall'Osservatorio confluiranno nella banca dati unitaria di cui all'articolo 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, secondo i criteri e le modalità stabiliti dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 3 del medesimo articolo 13.

### Art. 3

#### (Composizione)

L'Osservatorio è composto da un comitato che ha natura paritetica tra il livello statale e il livello regionale e locale i cui componenti permanenti, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, sono: il Capo Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione e i sistemi informativi e statistici con funzioni di Presidente, il Direttore della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale, il Direttore della Direzione Generale del trasporto marittimo, lacuale e fluviale, i tre dirigenti posti a capo delle divisioni che, nell'ambito della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale, sono investite della precipua competenza per materia, un dirigente della Direzione Generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione, due dirigenti con incarichi di Direttore Generale o ispettore generale in rappresentanza del Ministero dell'economia e delle finanze, due dirigenti con incarichi da Direttore Generale in rappresentanza del Ministro per i rapporti con le regioni e undici rappresentanti designati dalla Conferenza unificata di cui sei indicati dalle regioni, tre dall'ANCI e due dall'UPI.

### Art. 4

#### (Funzionamento)

1. Il comitato di cui all'articolo 3 espleta le proprie funzioni avvalendosi di una segreteria tecnica che consta di 8 componenti, nominati con provvedimento del Capo del Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione e i sistemi informativi e statistici, i quali verranno individuati fra i funzionari dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 4 dei quali da designarsi fra quelli che prestano servizio presso la Direzione Generale per il trasporto pubblico locale. I rappresentanti degli enti territoriali presso il comitato di cui all'articolo 3, anche attraverso la loro partecipazione continuativa ai lavori della segreteria tecnica senza obbligo di presenza, assicurano il collegamento funzionale con la segreteria tecnica medesima.
2. Alle riunioni del comitato di cui all'articolo precedente possono essere chiamati a partecipare rappresentanti di altri Dicasteri ove le attività dell'Osservatorio attingano alle specifiche competenze degli stessi.
3. Qualora se ne ravvisi la necessità, il comitato può sentire le associazioni di categoria e le principali rappresentanze sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale nonché le associazioni di consumatori ed utenti.

**Art. 5**

(Collaborazioni esterne)

1. L'Osservatorio può avvalersi, solo nei casi in cui ne sia garantita la copertura dei relativi oneri, della collaborazione di personalità di comprovata esperienza, elevata professionalità e competenza specialistica nel settore del trasporto pubblico locale, nominati con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti secondo le procedure previste dalla legge.
2. Allo scopo di raccogliere dati in merito alle esperienze positivamente condotte anche in altri paesi europei, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può stipulare apposite convenzioni "senza oneri" con una o più istituzioni universitarie italiane o straniere nonché centri di ricerca, fondazioni, istituzioni pubbliche che costituiscano centri di eccellenza per lo studio e la ricerca in materia di trasporto pubblico locale.

**Art. 6**

(Banca dati)

1. L'Osservatorio, previa verifica dei sistemi informativi già esistenti ed operanti a livello regionale e locale implementa e si avvale, di una banca dati contenente informazioni relative ai servizi di trasporto pubblico locale articolate a livello territoriale, alle norme vigenti, ai flussi finanziari ed ai comportamenti dell'utenza, e di un sistema informativo idoneo a consentire un efficace monitoraggio dell'andamento del settore e a supportare le azioni mirate al completamento del processo di riforma del trasporto pubblico locale.
2. La Direzione Generale per il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affida il servizio di realizzazione e gestione della banca dati e del sistema informativo, mediante procedura concorsuale come adottata dal Comitato di cui all'articolo 3 del presente decreto.

**Art. 7**

(Alimentazione della banca dati)

1. Le pubbliche amministrazioni centrali, le Regioni, gli Enti locali e gli operatori economici del settore in possesso di dati rilevanti ai fini dell'esercizio delle funzioni dell'Osservatorio trasmettono alla banca dati, a titolo non oneroso, dati, documenti, informazioni e chiarimenti relativamente all'andamento del trasporto pubblico locale nelle singole realtà territoriali e alle risorse finanziarie destinate al settore.  
"Hanno parimenti accesso ai dati le pubbliche amministrazioni centrali e, senza oneri, le Regioni e gli enti locali".
2. L'Osservatorio garantisce la riservatezza dei dati acquisiti e determina le modalità di diffusione e divulgazione degli stessi.
3. L'implementazione della banca dati potrà essere effettuata anche sulla base delle esigenze connesse all'attuazione del federalismo fiscale opportunamente segnalate dalla Commissione tecnica paritetica di cui all'articolo 4, della legge 5 maggio 2009, n. 42.

4. E' assicurato l'accesso, a titolo non oneroso, ai dati, documenti, informazioni, relativamente alla banca dati anche mediante l'adozione di specifici "protocolli di accesso ai dati" da parte dei componenti del Comitato di cui all'art. 3 del presente decreto, ovvero dell'Osservatorio.

**Art. 8**

(Inoltro agli organi di controllo)

1. Il presente decreto verrà inviato agli organi di controllo per gli adempimenti conseguenti.

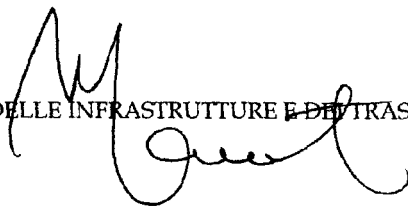
**Art. 9**

(Disposizioni finali)

1. Le attività previste nel decreto in esame sono realizzate con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.
2. L'attuazione del presente decreto non comporta obbligo di spesa per le Regioni e per gli Enti locali.

19 NOV. 2011

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

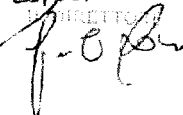


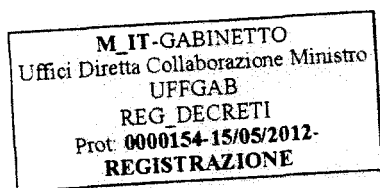
IL MINISTRO PER I RAPPORTI CON LE REGIONI

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE  
DIREZIONE GENERALE  
UFFICIO DEL DIRETTORE GENERALE

6374

21/12/2011





## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**VISTO** l'articolo 1, comma 300 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 che istituisce, presso il Ministero dei trasporti, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale;

**CONSIDERATO** che, ai sensi della suddetta norma, l'Osservatorio è inteso ad assicurare la creazione di una banca dati e di un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali, nonché a garantire la verifica dell'andamento del settore e del completamento del relativo processo di riforma;

**CONSIDERATO** che, in virtù dell'articolo 27, comma 1, del decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito con modificazioni dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, l'Osservatorio è deputato a svolgere anche compiti di monitoraggio sull'attuazione dell'intesa per l'efficientamento e la razionalizzazione del trasporto pubblico locale, nonché di predisposizione del piano di ripartizione del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario;

**VISTO** il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per i rapporti con le regioni del 25 novembre 2011, n. 325, che disciplina, tra l'altro, la composizione, le modalità di funzionamento ed i compiti dell'Osservatorio stesso;

**VISTO** in particolare l'articolo 3 del citato decreto, che prevede che l'Osservatorio consti di un comitato paritetico tra il livello statale e quello regionale e locale, cui partecipano, in qualità di componenti permanenti, undici rappresentanti delle Amministrazioni statali interessate ed undici rappresentanti designati dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Conferenza unificata, di cui sei delle Regioni, tre dell'ANCI e due dell'UPI;

**VISTA** la nota n. 396 del 17 gennaio 2012 con la quale il Direttore generale della Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione designa un proprio rappresentante quale componente del citato comitato paritetico;

**VISTA** la nota n. 17047 del 4 maggio 2012 con cui il Ministero dell'Economia e delle Finanze designa i propri rappresentanti quali componenti del comitato suddetto;

**VISTA** la nota n.53/gab. del 23 gennaio 2012 con cui il Ministero per gli affari regionali, il turismo e lo sport designa un proprio rappresentante quale componente del comitato in questione;

**VISTA** la nota n. 370 del 24 gennaio 2012 con cui la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Conferenza unificata, comunica i nominativi dei rappresentanti delle Regioni e degli Enti locali quali componenti dell'anzidetto comitato, avendone acquisito le designazioni nella seduta del 19 gennaio 2012;

**VISTO** il decreto del Ministro dello sviluppo economico e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 dicembre 2011, allegato al decreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 2011 e pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana, serie generale, n. 301 del 28 dicembre 2011, a mezzo del quale sono state delegate al Sottosegretario di Stato le materie relative al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

**DECRETA****Art. 1**

I componenti del comitato paritetico di cui all'articolo 3 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per i rapporti con le regioni del 25 novembre 2011, n.325, sono di seguito elencati:

- dott. ing. Amedeo Fumero, Capo Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione e i sistemi informativi e statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con funzioni di Presidente;
- dott. ing. Virginio Di Giambattista, Direttore della Direzione generale del trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. Enrico Puja, Direttore della Direzione generale del trasporto marittimo, lacuale e fluviale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. Angelo Mautone, Direttore della Divisione 1 della Direzione generale per il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. ing. Marco D'Onofrio, Direttore della Divisione 3 della Direzione generale per il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. ing. Elena Molinaro, Direttore della Divisione 5 della Direzione generale per il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott. ing. Alberto Secchi, Direttore della Divisione 3 della Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- dott.ssa Alessandra Dal Verme, Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici del Ministero dell'economia e delle finanze;
- dott. Federico Filiani, Direttore generale del Dipartimento delle Finanze del Ministero dell'economia e delle finanze;
- prof. Ernesto Somma, Coordinatore della Struttura di missione PORE del Ministero per gli affari regionali;
- avv. Giancarlo Caselli, Vice Capo dell'Ufficio legislativo del Ministero per gli affari regionali;
- dott.ssa Michelina Petruzzellis della Regione Puglia;
- dott. Roberto Neroni della Regione Sardegna;
- prof. Antonio Vitetta della Regione Calabria;
- dott. Dario Gentile della Regione Campania;
- dott. Roberto Laffi della Regione Lombardia;
- dott. Saverio Montella della Regione Toscana;
- dott. Giannicola Marengo, Dirigente dei servizi grandi infrastrutture, viabilità, pianificazione trasporti e trasporti della Provincia di Torino in rappresentanza dell'UPI;
- prof. Alessandro Di Graziano, vice-presidente dell'azienda metropolitana trasporti di Catania in rappresentanza dell'UPI;
- dott. Salvatore Parlato in rappresentanza dell'ANCI;
- dott.ssa Antonella Galdi in rappresentanza dell'ANCI;
- dott. Marcello Panettoni in rappresentanza dell'ANCI.

## Art. 2

I componenti del comitato paritetico di cui al precedente articolo 1 non hanno diritto ad alcun compenso. Eventuali oneri e spese per la loro partecipazione alle attività del comitato sono a carico delle Amministrazioni che li hanno designati e nel cui interesse essi operano.

## Art. 3

Per l'espletamento dei compiti ad esso attribuiti, il comitato si avvale della segreteria di cui all'articolo 4 del citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per i rapporti con le regioni del 25 novembre 2011, n. 325. La composizione dell'anzidetta segreteria è determinata dal Capo Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione e i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con separato provvedimento.



IL VICE MINISTRO



**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**  
**Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione**  
**ed i Sistemi informativi e statistici**  
Via Caraci, 36  
00157 ROMA

M. IT-DIP\_TRASP  
Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i  
sistemi informativi e statistici  
DIP\_TRASP  
REG\_DECRETI  
Prot: 0000185-18/05/2012-REGISTRAZIONE

**IL CAPO DEL DIPARTIMENTO**  
**PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI**

**VISTO** il comma 300 dell'art. 1 della legge 24 dicembre 2007 n. 244 che istituisce, presso il Ministero dei trasporti, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale;

**CONSIDERATO** che, ai sensi di detto comma 300, l'Osservatorio è inteso ad assicurare la creazione di una banca dati e di un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali, nonché a garantire la verifica dell'andamento del settore e del completamento del relativo processo di riforma;

**VISTO** il Decreto n. 325 in data 25 novembre 2011 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per i rapporti con le regioni, che disciplina, tra l'altro, la composizione, le modalità di funzionamento ed i compiti dell'Osservatorio stesso;

**VISTO** il Decreto n.154 in data 15 maggio 2012 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il quale vengono nominati i componenti del Comitato paritetico tra il livello statale, regionale e locale di cui all'art. 3 del citato D.M. n. 325;

**VISTO** l'art. 4 dell'anzidetto D.M. n. 325, in base al quale il Comitato paritetico sopra menzionato espleta le proprie funzioni avvalendosi di una segreteria tecnica che si compone di 8 funzionari dipendenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

**DECRETA**

**Art. 1**

I componenti della segreteria tecnica di cui all'art. 4 del D.M. 325 del 25 novembre 2011 citato nelle premesse sono di seguito elencati:

- Dott.ssa Maria Rosaria Brizi, in servizio presso la segreteria del Direttore generale della Direzione generale per il trasporto pubblico locale;
- Dott.ssa Laura Cinieri, in servizio presso la Divisione 1 della Direzione generale anzidetta;
- Dott.ssa Rita Ricci, in servizio presso la Divisione 1 della Direzione generale anzidetta;



- Dott. Ing. Enzo De Pietro, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione generale anzidetta;
- Dott. Ing. Giuseppe Bucca, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione generale anzidetta;
- Dott. Arch. Giovanni Battista Camia, in servizio presso la Divisione 5 della Direzione generale anzidetta;
- Dott. Giuseppe Sinisi, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione;
- Dott. Ennio Crisci, in servizio presso la Divisione 3 Della Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

**Art. 2**

Le attività della segreteria sono coordinate dal Dott. Ing. Marco D'Onofrio.

IL CAPO DIPARTIMENTO  
(Dott. Ing. *Amedeo Fumero*)



*Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale*  
*con sede presso il*  
***Ministero delle infrastrutture e dei trasporti***  
*Dipartimento per i trasporti terrestri la navigazione ed i sistemi informativi e statistici*  
*Direzione Generale del trasporto pubblico locale*

**REGOLAMENTO DI FUNZIONAMENTO DEL COMITATO**  
**PREVISTO DALL'Art 3 DI 325 del 25 11 2011**

VISTA la legge Art 1 comma 300 della legge 24 Dicembre 2007 n. 244;

VISTO il Decreto interministeriale sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per i rapporti con le regioni, n. 325 del 25 novembre 2011, formalizzato previa intesa della conferenza unificata, sancita nella riunione del 3 marzo 2011;

Visto il DM 154 del 15 maggio 2012 con cui il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, acquisite le designazioni degli enti esterni, ha formalizzato la nomina dei componenti del comitato di cui all'art 3 del DI 325/2011;

VISTO il DD 185 del 18 maggio 2012 con cui il Capo Dipartimento trasporti terrestri ha proceduto alla nomina dei componenti della segreteria tecnica di cui all'art 4 del DI 325/2011;

VISTO l'Art 2, comma 2 del richiamato DI 325 che prevede che il comitato adotti un regolamento per la disciplina dei propri lavori;

VISTE le risultanze della riunione del comitato del giorno 26 settembre 2012;

Il comitato di cui all'art 3 del DI 325/2011 adotta il seguente regolamento

**Articolo 1 – Riunioni del Comitato**

Le riunioni del Comitato sono presiedute dal Capo del Dipartimento Trasporti Navigazione e Sistemi Informativi e Statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o, in caso di sua assenza o impedimento, da altro componente a tal fine da lui delegato.

Le convocazioni sono inviate ai componenti per posta elettronica o, solo in caso di impossibilità di utilizzo di tale mezzo, per fax almeno quindici giorni prima o, in via d'urgenza, almeno cinque giorni prima della seduta. Alle riunioni partecipano i componenti del comitato e della segreteria.

La convocazione deve contenere la data, l'ora, il luogo della riunione e gli argomenti all'ordine del giorno.

La convocazione del Comitato può essere richiesta in via straordinaria da almeno tre componenti.

La richiesta di convocazione deve essere accompagnata dall'indicazione degli argomenti di cui si chiede l'inserimento all'ordine del giorno.

Il verbale è approvato, di norma, nella seduta immediatamente successiva.

#### Articolo 2 – Validità delle riunioni

Le riunioni sono valide quando è presente almeno un terzo dei componenti più uno (8).

#### Articolo 3 – Assenze dei componenti del Comitato

Qualora si verificano quattro assenze consecutive di un componente del Comitato il Presidente ne dà comunicazione all'organismo designante, allo scopo di far rimuovere le cause delle assenze ovvero di provvedere alla designazione sostitutiva.

#### Articolo 4 – Approvazione e modifica del regolamento

Per l'approvazione e per la modifica del regolamento è richiesto il voto favorevole della metà più uno (12) dei componenti del Comitato.

La votazione avviene per alzata di mano.

#### Articolo 5 – Decisioni e Pareri del Comitato

Il Comitato adotta decisioni e pareri che devono essere espressione di almeno la metà più uno dei componenti del Comitato (12).

I componenti dissenzienti hanno facoltà di far verbalizzare le proprie posizioni.

Nel caso di decisioni e/o pareri su documenti in discussione che rivestano carattere di particolare urgenza, i componenti eventualmente assenti possono inviare, con nota formale, la propria posizione motivata. Questa sarà assunta, ai fini della votazione, solo nel caso che nella discussione in riunione non vengano apportate modifiche al testo.

#### Articolo 6 – Relazioni al Parlamento

Le relazioni al Parlamento devono essere espressione di almeno la metà più uno dei componenti del Comitato (12).

#### Articolo 7 – Gruppi di lavoro permanenti

Il Comitato può istituire Gruppi di lavoro permanenti per la istruzione, nei confronti del Comitato, o per l'approfondimento di tematiche di particolare rilievo in materia di servizi, investimenti e normativa di settore.

Possono farne parte i componenti o loro delegati. La composizione dei Gruppi di lavoro permanenti è determinata dal Comitato che ne garantisce l'equilibrio nella rappresentanza.

#### Articolo 8 – Gruppi di lavoro temporanei

Il Comitato può istituire Gruppi di lavoro temporanei, dei quali determina la funzione, per l'esame di particolari questioni di volta in volta assegnate dal Comitato stesso.

Possono farne parte i componenti o loro delegati. La composizione dei Gruppi di lavoro temporanei è determinata dal Comitato che ne garantisce l'equilibrio nella rappresentanza.

#### Articolo 9 – Funzionamento dei gruppi di lavoro permanenti e temporanei

Ogni Gruppo di lavoro è coordinato da un proprio componente designato dal Presidente del Comitato.

I Gruppi di lavoro possono essere coadiuvati, previa comunicazione al Comitato, nei limiti delle disponibilità finanziarie, da esperti rimanendo in capo al Comitato l'espressione del parere.

I Gruppi di lavoro, nel rispetto della normativa vigente, possono svolgere gli approfondimenti, ivi compresi eventuali sopralluoghi finalizzati ad acquisire gli elementi conoscitivi che ritengono necessari.

Il Coordinatore designato deve presentare al Comitato, al termine dei lavori, una relazione sull'attività svolta con le risultanze dell'istruttoria compiuta.

Il Comitato delibera sulla base delle istruttorie compiute dai Gruppi di lavoro permanenti e temporanei.

#### Articolo 10 – Compiti della segreteria tecnica

La segreteria tecnica prevista dall'Art 4 del DI 325 cura l'invio, per posta elettronica o, solo in caso di impossibilità di utilizzo di tale mezzo, per fax, della documentazione inerente i punti all'ordine del giorno delle riunioni ai componenti del Comitato.


I componenti della segreteria tecnica assistono alle sedute del Comitato e ne redigono i verbali contenenti data, luogo, ordine del giorno, ora di inizio e di chiusura della riunione, nominativi dei presenti, resoconto sommario della discussione, dichiarazioni testuali che gli intervenuti richiedono che siano espressamente riportate, nonché le decisioni adottate.

La segreteria tecnica fornisce azione di raccordo alle attività dei gruppi di lavoro e supporto tecnico ai gruppi di lavoro medesimi.

La segreteria tecnica provvede alla richiesta ed all'acquisizione dei dati necessari al Comitato ed ai gruppi di lavoro, all'espletamento di tutte le attività di corrispondenza in entrata ed in uscita ed alla tenuta dell'intera documentazione prodotta, acquisita o elaborata dall'osservatorio e dai gruppi di lavoro.

Roma, 26 settembre 2012

IL PRESIDENTE



IL SEGRETARIO



**Intesa, ai sensi dell'articolo 16-bis, comma 3, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze recante la definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.**

Rep. Atti n. 24 CV del 7/02/2013

**LA CONFERENZA UNIFICATA**

Nell'odierna Seduta del 7 febbraio 2013

VISTO l'art. 16-bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni con legge 7 agosto 2012 n. 135, il quale, al comma 1 istituisce, a decorrere dall'anno 2013 il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a Statuto ordinario;

VISTO il comma 3 del citato articolo 16-bis, che prevede che i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a Statuto ordinario le risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, sono definiti 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 emanarsi d'intesa con la Conferenza unificata entro il 31 gennaio 2013;

CONSIDERATO il comma 3 dell'art. 16-bis sopra citato, dispone che i criteri sopra indicati sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa vigente in materia di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze di mobilità nei territori anche con differenziazione di servizi e sono finalizzati a incentivare le Regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi stessi;

VISTO lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in attuazione di quanto disposto dall'articolo 16-bis, comma 3 sopra indicato, in data 5 febbraio 2013, sul quale è stato acquisito il concerto del Ministero dell'economia e delle finanze, diramato in pari data, con nota prot. CSR 855 P-4.23.2.13;

VISTI gli esiti della riunione tecnica del 6 febbraio 2013, nel corso della quale sono state discusse alcune proposte di modifica al testo dello schema di decreto in esame, formulate dalle Regioni e dagli Enti locali, in parte condivise da tutte le Amministrazioni presenti all'incontro, con alcune riserve espresse dal Ministero dell'economia e delle finanze e dalle Regioni, relative alle proposte di variazione dei criteri di valutazione degli obiettivi contenuti all'articolo 1 del testo e, in particolare, sui criteri di cui al comma 1 e al comma 2;

VISTO il nuovo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri predisposto, ad esito dell'incontro sopra indicato, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dai rappresentanti delle Regioni che riporta, evidenziate graficamente, le modifiche apportate a seguito della discussione tecnica, con i punti concordati e con quelli sui quali è stata espressa una riserva, al fine di consentire al Ministero dell'economia e delle finanze e alle Regioni stesse di svolgere le proprie valutazioni finali su tali punti e concludere l'istruttoria sul provvedimento, trasmesso con nota prot. CSR 902 P-4.23.2.13 del 6 febbraio 2013;

VISTA la nota del Ministero dell'economia e delle finanze del 7 febbraio 2013, diramata in pari data, con prot. CSR 955 P-4.23.2.13, con la quale si comunica di non poter assentire le modifiche apportate allo schema a seguito della riunione tecnica del 6 febbraio e, in particolare, alla modifica apportata all'articolo 1, comma 1 dello schema, relativo all'indicazione del nuovo parametro di incremento del 2% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale e alle modifiche contenute nell'articolo 1 comma 2;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso l'intesa sullo schema sopra indicato, condizionata all'accoglimento di tre emendamenti contenuti in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.1), relativi, rispettivamente, alle modifiche da apportare al comma 2 e al comma 3 dell'articolo 1 dello schema stesso e ad una disposizione transitoria da aggiungere all'articolo 4, alla fine del comma 1, con la quale si prevede che *"In fase di prima applicazione, le percentuali della Tabella 1, per i soli anni 2014 e 2015, sono adeguate annualmente entro il 31 dicembre dell'anno precedente, su proposta della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, previa intesa in sede di Conferenza Unificata"*;

CONSIDERATO che il Ministero dell'economia e delle finanze ha ribadito, nella Seduta, che sussistono le criticità riscontrate con la nota sopra indicata, relative in particolare a due punti del nuovo schema predisposto ad esito dell'incontro e che, da un punto di vista generale, lo sforzo in direzione dell'efficientamento del settore appare blando;

CONSIDERATO che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel condividere con il Ministero dell'economia e delle finanze l'esigenza che dal provvedimento in esame emerga la chiara scelta di avviare e perfezionare il percorso verso l'efficientamento e la razionalizzazione del settore, ha rilevato la necessità di pervenire ad una soluzione che consenta di definire comunque il provvedimento nella Seduta in esame, e a tal fine ha proposto di introdurre una modifica allo schema di decreto trasmesso a conclusione della riunione tecnica sopra indicata, che venga incontro alle esigenze delle Regioni, stabilendo, all'articolo 1, comma 1, un incremento del numero dei passeggeri trasportati pari al 2,5% anziché del 2% e accogliendo l'emendamento, contenuto nel documento consegnato dalle Regioni, volto ad inserire, all'articolo 4, alla fine del comma 1, la disposizione transitoria sopra indicata;

CONSIDERATO che il Ministero dell'economia e delle finanze ha ritenuto di poter condividere le proposte formulate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel corso della Seduta;

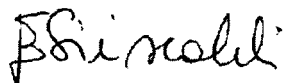
CONSIDERATO che le Regioni, pur sottolineando la contrarietà di carattere generale alla scelta di istituire il Fondo unico dei trasporti, hanno ritenuto di poter esprimere l'avviso favorevole alla conclusione dell'intesa, con le modifiche indicate nel corso della Seduta e con le percentuali di riparto delle risorse del Fondo, indicate nella Tabella consegnata in Seduta;

CONSIDERATO che l'ANCI e l'UPI hanno espresso l'avviso favorevole alla conclusione dell'intesa

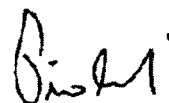
SANCISCE INTESA

nei termini di cui in Premessa, ai sensi dell'articolo 16-bis, comma 3, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze recante la definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a Statuto ordinario le risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

Il Segretario  
Cons. Ermenegilda Siniscalchi



Il Presidente  
Dott. Piero Gnudi



ALL. 1

CONSEGNATO NELLA SEDUTA  
DEL ...7/02/2013**CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME**

13/021/CU21/C4

**INTESA SULLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
DEI MINISTRI, SU PROPOSTA DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI, DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE  
FINANZE RECANTE LA DEFINIZIONE DEI CRITERI E DELLE MODALITA'  
CON CUI RIPARTIRE E TRASFERIRE ALLE REGIONI A STATUTO ORDINARIO  
LE RISORSE DEL FONDO NAZIONALE PER IL CONCORSO FINANZIARIO  
DELLO STATO AGLI ONERI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE*****Punto 21) O.d.g. Conferenza Unificata***

Le Regioni e Province autonome, chiamate a esprimersi sullo schema di D.P.C.M. in oggetto, previsto dall'art. 16-bis, comma 3, del decreto-legge n. 95/12, convertito con legge 135/12, preliminarmente osservano quanto segue.

Il citato art. 16-bis della legge n. 135/12, già oggetto di critiche nella sua versione originaria da parte della Conferenza delle Regioni e Province autonome, in relazione all'insufficienza della dotazione finanziaria prevista e al mancato avvio del previsto processo di fiscalizzazione delle risorse in argomento, è stato modificato di recente dall'art. 1, co. 301, della legge n. 228/12 (legge di stabilità 2013), che ha determinato ulteriori gravi criticità per il funzionamento del settore del trasporto pubblico locale, più volte illustrate dalle Regioni al Governo nelle opportune sedi istituzionali.

La norma ha di fatto costituito un Fondo nazionale per il TPL sul modello del vecchio Fondo trasporti ex-legge n. 151/81, stravolgendo completamente lo spirito dell'Accordo Governo - Regioni del 21/12/2011, in cui si concordava di sottoscrivere un Patto sul Trasporto pubblico locale dove fossero definite le modalità di fiscalizzazione delle risorse per il TPL, in attuazione del D.lgs. n. 68/2011 sul federalismo fiscale, attraverso l'addizionale regionale all'IRPEF senza aumento della pressione fiscale e quindi a scempero del gettito nazionale in sostituzione di tutti i trasferimenti soppressi.

Al contrario, il fondo è alimentato sottraendo la compartecipazione all'accisa gasolio e benzina per autotrazione (comma 1) con la conseguente abrogazione delle norme relative alle compartecipazioni regionali alle accise medesime (comma 2). Aspetto ancor più critico se si considera che le risorse già fiscalizzate e ora confluite nel Fondo sono state finora utilizzate a copertura di tutti i trasferimenti soppressi, ivi compreso il trasporto pubblico locale, rischiando di creare ulteriori e gravi problemi per i bilanci regionali.

**Da questo punto di vista, si tratta di condividere che le risorse in questione (pari a 4.929 ME) debbano essere considerate utili ai fini del calcolo della capacità di indebitamento delle Regioni.**

Inoltre, il riparto ed erogazione effettiva delle risorse sono subordinati a un meccanismo complesso, che prevede numerosi *step*, quali la definizione di criteri e modalità di riparto con d.P.C.M., l'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi e conseguente rimodulazione degli stessi; l'espletamento, da parte statale, delle verifiche annuali e conseguente erogazione delle risorse a cadenza mensile.



Il meccanismo così costruito, prevedendo la norma, in caso di mancata emanazione del suddetto d.P.C.M. nei tempi previsti, un'anticipazione delle risorse pari a solo il 60 %, percentuale assolutamente inadeguata alle esigenze del settore, in quanto copre poco più delle spese per il personale, porrà seri problemi di erogazione di cassa delle risorse, in quanto gli accertamenti, gli impegni e i pagamenti potranno avvenire, secondo i nuovi principi dell'Armonizzazione contabile, solo quando lo Stato impegnerà e verserà le somme (le Regioni potranno anticipare i versamenti solo qualora abbiano disponibilità di cassa).

**In conclusione, le Regioni e Province autonome, evidenziando nuovamente che il Fondo Nazionale Trasporti è stato costruito sulla base di alcuni assunti che di fatto inficiano la reale disponibilità delle risorse per il TPL, possono esprimere apprezzamento solo sull'aspetto relativo all'effetto di stabilizzazione e certezza delle risorse per le annualità 2013-2015, avendo la legge di stabilità, per tale periodo, determinato in 4.929 M€ lo stanziamento del capitolo relativo al Fondo Nazionale Trasporti.**

Nel merito, la Conferenza delle Regioni e Province autonome condiziona l'espressione dell'intesa sullo schema di d.P.C.M. trasmesso con nota del 6 febbraio 2013, all'accoglimento dei seguenti emendamenti, ritenuti irrinunciabili per le Regioni.

#### **Emendamento n. 1**

All'art. 1, comma 2, le parole *"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"* sono sostituite dalle seguenti: *"di almeno lo 0,02 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,01 per rapporti di partenza superiori allo 0,20"*.

#### **Testo coordinato:**

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) del richiamato art. 16 bis----omissis...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 0,02** per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 **ovvero 0,01** per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35....."

#### **Emendamento n. 2**

All'art. 2, il comma 3 è sostituito dal seguente:

*"A decorrere dall'anno 2015 la percentuale da ripartire sulla base di quanto previsto al successivo Articolo 3 è incrementata biennialmente di due punti percentuali, **fino a un massimo di 10 punti percentuali**, con conseguente riduzione della quota inizialmente prevista nella misura del 90% del fondo, **fino a un livello minimo dell'80%**."*

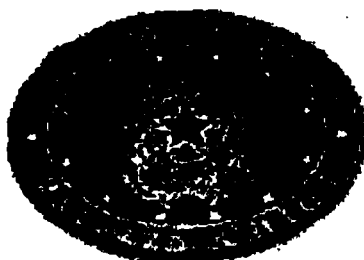
#### **Emendamento n. 3**

All'art. 4, alla fine del comma 1, aggiungere le seguenti parole: *"In fase di prima applicazione, le percentuali della Tabella 1, per i soli anni 2014 e 2015, sono adeguate annualmente entro il 31 dicembre dell'anno precedente su proposta della Conferenza delle Regioni e Province autonome, previa intesa in sede di Conferenza Unificata"*.

Roma, 7 febbraio 2013

La Conferenza delle Regioni e Province autonome ha, altresì, stabilito le **percentuali di riparto** di cui alla Tabella 1 allegata al decreto, come riportato *infra*.

<b>REGIONE</b>	<b>PERCENTUALE DI RIPARTO ANNO 2013</b>
ABRUZZO	2,69%
BASILICATA	1,55%
CALABRIA	4,31%
CAMPANIA	11,11%
EMILIA ROMAGNA	7,35%
LAZIO	11,68%
LIGURIA	4,09%
LOMBARDIA	17,30%
MARCHE	2,18%
MOLISE	0,71%
PIEMONTE	9,84%
PUGLIA	8,10%
TOSCANA	8,81%
UMBRIA	2,03%
VENETO	8,24%
<b>TOTALE</b>	<b>100,00%</b>



**PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**  
**Segreteria del Segretario Generale**

**Cons. MANLIO STRANO**

(fax n. 06/67793958 - tel. 06/67793071)

FAX

D.ssa Di MATTEO

Fax n. 06 44123351

n. pag. (+1) 6

COMUNICAZIONI


Roma, 12-MARZO 2013

Fax 06/67793958



## *Il Presidente del Consiglio dei Ministri*

VISTO il d.lgs. n. 422/97 del 19 novembre 1997 con il quale sono stati conferiti alle regioni le funzioni ed i compiti in materia di Trasporto pubblico locale, anche ferroviario a norma dell'articolo 4, comma 4 della Legge 15 marzo 1997, n. 59;

VISTO il d.lgs. n. 400/97 del 20 settembre 1999 modificativo ed integrativo del d.lgs. n. 422/97 del 19 novembre 1997;

VISTO l'articolo 1, comma 300 della Legge 244/07 con il quale è stato istituito l'Osservatorio per il trasporto pubblico locale;

VISTO l'art. 21 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, con il quale a decorrere dall'anno 2011 e' stato istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con dotazione di 400 milioni di euro annui, il cui utilizzo e' escluso dai vincoli del Patto di stabilita'.

VISTO l'articolo 30, comma 3 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con il quale è stato disposto l'incremento di 800 milioni di euro annui, a decorrere dall'anno 2012, del fondo di cui all'articolo 21 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98;

VISTO l'articolo 16-bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'articolo 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, il quale prevede che i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario sono definiti 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 emanarsi, ai sensi dell'articolo 8 della legge 28 agosto 1997, n. 281, d'intesa con la Conferenza unificata entro il 31 gennaio 2013;

VISTO l'articolo 3, comma 12 della legge 28 dicembre 1995, n. 549;

VISTO l'articolo 16-bis del citato decreto-legge n. 95/2012 secondo il quale i criteri di cui al comma 3 del medesimo articolo sono, in particolare, finalizzati ad incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare ed efficientare la programmazione e la gestione dei servizi relativi al trasporto pubblico locale, anche ferroviario, 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;

VISTO il comma 9 del richiamato art. 16 bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 per effetto del quale *"la regione non può avere completo accesso al fondo di cui al comma 1 se non assicura l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3" dello stesso articolo.*

CONSIDERATO il ruolo fondamentale svolto dall'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 quale organismo tecnico di raccordo fra lo Stato centrale e gli enti territoriali ai fini del monitoraggio dei dati del settore.

CONSIDERATA, altresì, la necessità di definire, d'intesa con le Regioni, percentuali di ripartizione iniziali delle risorse stanziato sul fondo che consentano un progressivo e strutturale efficientamento del settore evitando, nell'immediato, criticità che possano incidere gravemente sulla regolarità e continuità dei servizi pubblici eserciti all'atto dell'entrata in vigore del presente D.P.C.M.;

VALUTATO pertanto opportuno prevedere modalità che diano per un triennio certezza alle Regioni su una quota parte del fondo, pari al 90% dello stesso, da ripartire sulla base delle percentuali definite d'intesa con le Regioni stesse, subordinando la ripartizione della quota residua al raggiungimento annuale degli obiettivi fissati;

ACQUISITO il concerto del Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'articolo 16-bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni con legge 7 Agosto 2012 n. 135, come sostituito dall'articolo 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012 n. 228;

VISTA la proposta formulata con nota 5 febbraio 2012 alla segreteria della Conferenza unificata per acquisire l'intesa diramata a tutte le amministrazioni interessate con nota CSR 855 P-4.23.2.13 del 5 febbraio 2013;

VISTA il nuovo schema di D.P.C.M. contenente le modifiche discusse in sede tecnica nell'ambito della apposita riunione indetta dalla segreteria della Conferenza Unificata, diramato con nota CSR 902 P-4.23.2.13 del 6 febbraio 2013;

VISTA l'intesa della Conferenza unificata (Rep. Atti n. 24/CU del 7/2/2013) sancita nella seduta del 7 febbraio 2013 che prevede alcune modifiche, concordate in sede di conferenza, allo schema di DPCM diramato con la citata nota 6 febbraio 2013;

## DECRETA

### Art. 1

**Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario**

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto a) del richiamato art. 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 D.P.C.M. 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 art. 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 art. 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 art. 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.

## Art. 2

**Ripartizione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario**

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, da emanare, sentita la Conferenza Unificata, sono ripartite entro il 30 giugno di ciascun anno le risorse stanziare sul Fondo.

La ripartizione delle risorse di cui al comma precedente è effettuata per il 90% sulla base delle percentuali riportate sulla Tabella I e per il residuo 10% sulla base di quanto previsto al successivo articolo 3.

A decorrere dall'anno 2015 la percentuale da ripartire sulla base di quanto previsto al successivo Articolo 3 è incrementata biennialmente di due punti percentuali, con conseguente riduzione della quota inizialmente prevista nella misura del 90% del fondo.

A titolo di anticipazione il 60% delle risorse stanziare sul Fondo è ripartito ed erogato alle regioni sulla base delle percentuali di cui alla Tabella I e con le modalità indicate al comma 6 dell'articolo 16 bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95.

Il residuo 40 % delle risorse stanziato sul fondo, al netto delle eventuali riduzioni conseguenti al mancato raggiungimento degli obiettivi di cui all'articolo 1, è erogato su base mensile a decorrere dal mese di agosto di ciascun anno.

Con le medesime modalità le regioni provvedono ai corrispondenti trasferimenti agli enti locali.

### Art. 3

**Riparto quota risorse subordinata al raggiungimento degli obiettivi di cui all'articolo 1**

La quota del 10% delle risorse stanziato 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;

Alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi di cui ai precedenti commi si provvede ai sensi del successivo articolo 5.

Qualora la regione non trasmetta all'osservatorio per il trasporto pubblico locale i dati richiesti dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini delle verifiche di cui all'articolo 1, la quota di cui al comma 1 non viene assegnata.

Per l'anno 2013 ai sensi di quanto disposto dal comma 5 dell'art. 16-bis del decreto-legge 95/12 gli obiettivi di cui al comma precedente si considerano soddisfatti mediante l'adozione del piano di riprogrammazione di cui al comma 4 del medesimo art. 16-bis entro quattro mesi dall'emanazione del presente D.P.C.M. A tal fine, le Regioni trasmettono al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL entro 130 giorni dalla data di emanazione del presente D.P.C.M. copia dei provvedimenti adottati ed i dati istruttori da cui risulta eseguito la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.

### Art. 4

#### Adempimenti successivi

Con D.P.C.M. emanato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi, ai sensi dell'articolo 8 della legge 28 agosto 1997, n. 281, d'intesa con la Conferenza Unificata le percentuali di ripartizione di cui alla Tabella 1 sono rideterminate con cadenza triennale a partire dalla data di entrata in vigore del presente decreto sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio per il TPL.

In fase di prima applicazione, le percentuali della Tabella I, per i soli anni 2014 e 2015, sono adeguate annualmente entro il 31 dicembre dell'anno precedente su proposta della Conferenza delle regioni e Province autonome previa intesa in sede di Conferenza unificata.

Le risorse del fondo che, a seguito delle verifiche di cui all'articolo 1 non possono essere ripartite ai sensi del precedente articolo 3, sono destinate ad investimenti diretti a migliorare la qualità e la sicurezza dei servizi di TPL e ferroviari regionali, ovvero ad ammortizzatori sociali per i lavoratori del settore.

A tal fine, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata si provvede al riparto, con cadenza biennale, di tali risorse tra le regioni, in relazione al grado di raggiungimento degli obiettivi da parte di ciascuna regione, nel medesimo biennio.

#### Art. 5 Monitoraggio e verifiche a regime

Alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi di cui ai precedenti articoli provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300 della legge 244/2007.

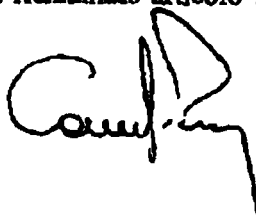
A tal fine le regioni, entro il 15 giugno di ciascun anno, a partire dall'anno 2014, trasmettono al Ministero delle Infrastrutture ed all'Osservatorio i risultati della attività di riprogrammazione dei servizi effettuata nell'anno precedente sull'intero comparto del TPL e del servizio ferroviario regionale al fine del raggiungimento degli obiettivi di cui all'articolo 1.

Lo 0,025% delle quote spettanti alle regioni a valere sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri per il trasporto pubblico locale, ai sensi degli articoli 2 e 3 è accantonato annualmente per essere destinato alla creazione della banca dati ed al sistema informativo pubblico nelle diverse istanze centrali e periferiche regionali necessari al funzionamento dell'Osservatorio di cui al comma 1.

#### Art. 6 Aggiornamento

Laddove se ne ravvisi l'esigenza, i contenuti del presente D.P.C.M. sono aggiornati con le medesime procedure previste al comma 3 del richiamato articolo 16 bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 e s.m.i.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



Il Ministro dell'Economia e delle Finanze



Roma 11 MAR 2013

Il Presidente del Consiglio dei Ministri





**TABELLA 1**  
**Percentuali di riparto base**

Regione	
Abruzzo	2,68%
Basilicata	1,55%
Calabria	4,31%
Campania	11,11%
Emilia Romagna	7,35%
Lazio	11,65%
Liguria	4,00%
Lombardia	17,30%
Marche	2,18%
Molise	0,71%
Piemonte	9,84%
Puglia	8,10%
Toscana	8,81%
Umbria	2,03%
Veneto	8,24%
Totale	100,00%

M\_INF-GABINETTO  
 Uffici Diretta Collaborazione Ministro  
 UFFLEGISL  
 REG DECRETI  
 Prot: 0000423-22/11/2013-  
 REGISTRAZIONE



*Il Ministro delle Infrastrutture  
 e dei Trasporti*

di concerto con

**IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**

e con

**IL MINISTRO DELL'INTERNO**

**VISTO** l'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, che istituisce, presso il Ministero dei Trasporti, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale;

**CONSIDERATO** che, ai sensi di detto comma 300, l'Osservatorio è inteso ad assicurare la creazione di una banca dati e di un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali nonché a garantire la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma;

**VISTA** la legge 5 maggio 2009, n. 42, recante la delega al Governo in materia di federalismo fiscale in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione;

**VISTO** l'articolo 13 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che ha previsto l'istituzione, presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di una banca dati unitaria in cui dovranno confluire i dati raccolti e le analisi effettuate dall'Osservatorio nonché tutti gli elementi informativi necessari per dare attuazione e stabilità al federalismo fiscale;

**VISTO** il decreto interministeriale del 25 novembre 2011, n. 325, con il quale sono stati fissati la composizione, le modalità di funzionamento ed i compiti dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito dalla legge 24 dicembre 2007, n. 244, comma 300;

**CONSIDERATO** che l'articolo 16-bis del decreto-legge del 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, come sostituito e modificato dall'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 ( legge di stabilità 2013) che, al capoverso 7, prevede che i dati economici e trasportistici che l'Osservatorio provvede a richiedere, con adeguate garanzie di tutela dei dati commerciali sensibili, devono essere certificati con " le modalità indicate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro dell'interno";

CORTE DEI CONTI



0035651-10/12/2013-SCCLA-Y30PREV-A

A

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE  
 UFFICIO CENTRALE DOCUMENTAZIONE  
 INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

26 NOV 2013

39914 I  
 23 P

**VISTO** il d.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445;

**VISTO** il decreto legislativo 6 settembre 1989, n. 322;

**VISTO** il decreto ministeriale 21 ottobre 2004, n. 4746, registrato dalla Corte dei Conti in data 15 novembre 2004;

**CONSIDERATO** che i dati richiesti dall'Osservatorio incidono in modo significativo sull'erogazione dei contributi pubblici alle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario;

**CONSIDERATO** pertanto la necessità di prevedere modalità di produzione dei dati inerenti i servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario, che responsabilizzino i soggetti dichiaranti al fine di evitare dichiarazioni mendaci o informazioni false;

## DECRETA

### Articolo 1

I dati trasportistici richiesti dall'Osservatorio alle imprese esercenti servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario, ovvero alle imprese che gestiscono infrastrutture destinate a servizi di trasporto ad impianti fissi sono prodotti sotto forma di dichiarazione di atto sostitutivo di notorietà dal legale rappresentante delle stesse imprese ovvero, ove possibile, da società di certificazione all'uopo dedicate.

### Articolo 2

I dati finanziari ed economici richiesti dall'Osservatorio ai soggetti di cui all'articolo 1 sono prodotti con le medesime modalità di cui allo stesso articolo 1 e sono certificati anche dal collegio sindacale ove esistente o da società di certificazione all'uopo dedicate.

### Articolo 3

I dati finanziari, economici e trasportistici richiesti dall'Osservatorio e di competenza delle regioni e province autonome sono certificati dai responsabili degli uffici delle stesse competenti per settore e dall'organo di revisione economico-finanziario ove esistente.

### Articolo 4

I dati finanziari, economici e trasportistici richiesti dall'Osservatorio e di competenza degli enti locali sono certificati dal segretario dell'ente, dal responsabile competente per il servizio e dall'organo di revisione economico-finanziario.

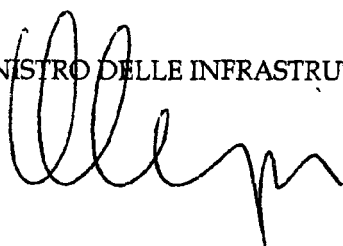
Articolo 5

I dati richiesti dall'Osservatorio agli Enti richiamati dagli articoli precedenti sono inseriti, in modalità telematica, direttamente nel sistema informativo dell'osservatorio, previa autenticazione.

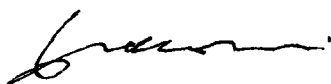
Roma,

**16 NOV. 2013**

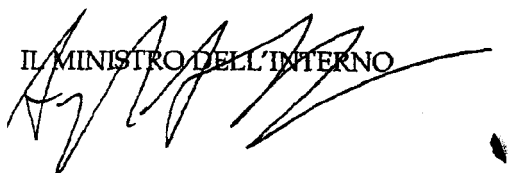
IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

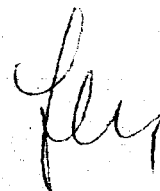


IL MINISTRO DELL'INTERNO



2061

04/12/2013



RESISTENZA ALLA COOPERAZIONE  
OFFICIO CENTRALE DEI SERVIZI  
DELLA INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI - MINISTERO  
DELL'AMBIENTE, DELLA TUTELA DEL  
TERRORE E DEL MARE  
Reg. N. 131/2013  
IL CANTIERE

30 DIC 2013  
131/2013

M INF.TPL.REGISTRO UFFICIALE.U.0006879.11-11-2013



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI  
INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Prot. n. R.U. 6879

Roma, li 11/11/2013

Alle Regioni e  
Province autonome  
LORO SEDIe, p.c. Ministero dell'economia e delle  
finanze - Dipartimento  
Ragioneria Generale dello Stato  
Via XX settembre Roma" " Ministero per gli affari regionali e  
le autonomie  
Via della Stamperia, 8  
00187 RomaANTICIPATA VIA PEC

**Oggetto: Osservatorio per il trasporto pubblico locale.  
Censimento delle aziende che svolgono servizio di trasporto pubblico locale con  
qualsiasi modalità effettuato.**

In conformità a quanto deliberato dal Comitato dell'Osservatorio sul trasporto pubblico locale istituito ai sensi dell'art. 1 c. 300 della legge 244/2007 nella seduta del 5 novembre 2013 si chiede di fornire l'elenco delle Imprese titolari di contratti di servizio pubblico (ovvero obblighi di servizio pubblico) di trasporto passeggeri, stipulato da codesta regione (provincia autonoma) e dagli EE.LL. ricadenti sul territorio di competenza, con l'indicazione dei contratti, della decorrenza, del corrispettivo e della quantità di servizi contrattualizzati, con qualsiasi modalità effettuati.

L'elenco di cui sopra dovrà essere riferito all'anno 2012.

A tal fine per migliorare l'integrabilità dei dati, si invitano le regioni a voler compilare il foglio Excel allegato, restituendolo compilato all'indirizzo di posta elettronica [osservatorio.tpl@mit.gov.it](mailto:osservatorio.tpl@mit.gov.it), entro 30 gg dal ricevimento della presente.

IL DIRETTORE GENERALE  
(dr. ing. Virginio Di Giambattista)

ANNO 2012 REGIONE.....	ANAGRAFICA AZIENDE E CONTRATTI SERVIZIO TPL (1)	
estremi contratto	*	REPERTORIO; gg-mm-aaa
AMMINISTRAZIONE contraente	*	indicazione sintetica
IMPRESA contraente	*	indicare denominazione completa
decorrenza contratto di servizio	*	gg-mm-aaa
scadenza contratto di servizio	*	gg-mm-aaa
indirizzo sede legale Impresa	*	indicare indirizzo completo
PEC/e-mail (ove conosciuti)		indicare l'una o l'altra se conosciute
corrispettivo annuo contratto di servizio (€)	*	importo in euro
tipologia dei servizi affidati	*	indicare tipologia prevalente (2) (3)
quantità annua dei servizi affidati	*	indicare unità di misura e quantità
note		campo a disposizione (4)

\* CAMPI OBBLIGATORI

- (1) compilare una colonna per ciascuna azienda/contratto/obbligo di servizio
- (2) Servizio ferroviario regionale  
 Servizio automobilistico urbano  
 Servizio automobilistico extraurbano  
 Servizio metroferroviario  
 Servizio tranviario  
 Servizio filoviario  
 Servizi di navigazione (lacuale, fluviale, lagunare)  
 Altro (specificare)
- (3) Indicare in note eventuali altre tipologie rilevanti svolte in aggiunta alla tipologia prevalente
- (4) Utilizzare la casella note per qualsiasi indicazione si ritenesse utile inserire

<b>TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE incluso AUTOSERVIZI SOSTITUTIVI</b>							
<b>anno 2012</b>							
<b>IDENTIFICAZIONE IMPRESA</b>							
F1	Regione / Provincia Autonoma						
F2	Impresa o Società Ferroviaria						
F3	Membri Consorzio / ATI						
F4	Contratto/decorr.-scad /affidam /codice CIG						
F5	Enti affidanti						
		<b>Trasporto Ferroviario Regionale</b>	<b>servizio ferroviario</b>	<b>autoservizi sostitutivi</b>			
<b>DATI DI PRODUZIONE</b>		TOT. Quantità	Quantità	Quantità			
F6	Treno * km						
	Bus * Km						
F7	Corse effettuate						
F8	Ore (e minuti) di servizio Treno						
	Ore (e minuti) di servizio Bus						
F9	Posto * km						
F10	- di cui Posto * km a sedere						
	- di cui Postazione * Km carrozzina						
F11	Fermate anno						
F12	Lunghezza rete dei servizi ferroviari in Km						
	di cui fuori dal territorio regionale in Km						
	Quantità massima corse contemporanee						
F13	Età media e Quantità rotabili	Età m.compl.	TOT. Quantità	Età	Quantità	Età	Quantità
F14	- carrozze e rimorchi						
	- locomotive						
F15	- automotrice diesel e/o elettrica singola						
	- complesso motore diesel e/o elettrico						
F16	- autobus						
F17	<b>INDICATORI SERVIZIO</b>	TOT. Valore		Valore		Valore	
	Velocità commerciale F6/F8 in Km/h Treno						
	Velocità commerciale F6/F8 in Km/h Bus						
F18	<b>DATI DI UTENZA</b>	TOT. Quantità		Quantità		Quantità	
	Passeggeri / anno						
	Passeggero * Km / anno						
	<b>DATI ECONOMICI</b>	Importo in €		Quantità tdv o biglietti			
F19	Ricavi da traffico com plessivi e Quantità tdv						
	- di cui tdv / biglietti di corsa semplice						
	- di cui tdv giornalieri e abb settimanali						
	- di cui abbonamenti mensili						
	- di cui abbonamenti annuali						
	- di cui compensazioni per agev. tariffarie						
	- di cui altro						
	<b>TOT. Importo in €</b>			Importo in €		Importo in €	
F20	Corrispettivi totali						
	di cui per il servizio						
	di cui per gestione infrastruttura						
F21	Contributi CCNL (se non inclusi)						
F22	Costo totale del servizio						
	di cui Pedaggio						
	di cui per gestione infrastruttura						
	<b>CONSISTENZA PERSONALE e COSTO</b>	TOT. Quantità	TOT. Importo in €	Quantità	TOT. Importo in €	Quantità	TOT. Importo in €
F23	Addetti al servizio						
	di cui Condotta						
	di cui Scorta						
	di cui Movimento						
	di cui Deposito						
	di cui Manutenzioni						
	di cui Amministrativi						
F24	Addetti infrastruttura						
	di cui Circolazione						
	di cui Manutenzione						
	di cui Amministrativi						
	Addetti totale F23+F24						
F25	Personale Dirigente						
	di cui Dirigenti attività gestione infrastruttura						
F26	Consiglio Amministrat., Collegio sindacale						
F27	Organi di sorveglianza contabile						



SERVIZIO T P L con AUTOLINEA - FILOVIA - TRANVIA - FUNICOLARE - METROPOLITANA - SERVIZIO SOSTITUTIVO - Altro																
anno 2012																
IDENTIFICAZIONE IMPRESA																
A1 Regione o Provincia Autonoma																
A2 Impresa																
A3 Membr. Consorzio / ATI																
A4 Contratto / decorr.-scad. / affid. / codice CIG																
A5 Eni affidanti																
modo di trasporto tipologia servizio:																
autolinea			filovia		tramvia		funicolare		metro		metro automat.		bus sostitutivi (tranvia, metro)		altro.... (specificare)	
urbana			interurbana		urbana		interurbana		urbana		interurbana		urbana		interurbana	
Quantità			Quantità		Quantità		Quantità		Quantità		Quantità		Quantità		Quantità	
Valore			Valore		Valore		Valore		Valore		Valore		Valore		Valore	
Importo in €			Importo in €		Importo in €		Importo in €		Importo in €		Importo in €		Importo in €		Importo in €	
TOT. Quantità			TOT. Quantità		TOT. Quantità		TOT. Quantità		TOT. Quantità		TOT. Quantità		TOT. Quantità		TOT. Quantità	
Valore m. compless.			Valore m. compless.		Valore m. compless.		Valore m. compless.		Valore m. compless.		Valore m. compless.		Valore m. compless.		Valore m. compless.	
TOT. Importo in €			TOT. Importo in €		TOT. Importo in €		TOT. Importo in €		TOT. Importo in €		TOT. Importo in €		TOT. Importo in €		TOT. Importo in €	
DATI DI PRODUZIONE																
A6 Bus * Km																
Treno * Km																
A7 Corse effettuate																
A8 Ore (e minuti) di servizio nell'anno Bus																
Ore (e minuti) di servizio nell'anno Treno																
A9 Posto * km																
A10 di cui Posto * Km a sedere																
di cui Postazioni*Km per carrozzina invalido																
A12 Lunghezza rete dei servizi																
di cui fuori dalla regione dall'ultima fermata																
A13 Quantità max di corse effett. contemporan.																
A14 Quantità veicoli utilizzati con riserva tecnica																
Età media parco in anni																
INDICATORI PRODUZIONE																
A15 Velocità commerciale A6/A8 in Km/h Bus																
Velocità commerciale A6/A8 in Km/h Treno																
DATI DI UTENZA																
A16 Passeggeri / anno																
A17 Passeggero * Km / anno																
DATI ECONOMICI (solo TPL di linea)																
A18 Ricavi da traffico																
- di cui da idv di corsa semplice/a tempo (1)																
- di cui idv giom., plurigiom., settim. (2)																
- di cui da abbonamenti mensili (3)																
- di cui da abbonamenti annuali (4)																
- di cui compens. per agevolazioni tariffarie																
- di cui altro																
TOT. Importo in €																
Quantità idv																
Quantità idv																
Quantità idv																
Quantità idv																
Tot. Importo in €																
A19 Corrispettivi in conto esercizio																
A20 Contributi CCNL																
A21 Costo totale																
di cui quota infrastruttura																







Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL

Guida alla compilazione

(prospetto con indice F)

<p style="text-align: center;"><b>Prospetto Servizio Trasporto Ferroviario Regionale e Autoservizi sostitutivi</b></p>
--

Il presente prospetto è relativo al servizio di Trasporto Ferroviario Regionale disciplinato con contratti di servizio pubblico di trasporto stipulati con l'Ente Regione o Provincia Autonoma e comprende il servizio con modalità ferroviaria e l'autoservizio sostitutivo;

Il prospetto contiene le voci di dettaglio del servizio ferroviario e separatamente dell'autoservizio sostitutivo e integrativo effettuato con modalità automobilistica (autobus) stabilmente presente nel contratto ed in caso di occasionale interruzione del servizio ferroviario.

Il prospetto è da compilare dall'Impresa che svolge il servizio.

Il prospetto è da corredare da una relazione di accompagnamento per l'illustrazione di particolari aspetti richiesti di seguito e indicati nella guida alla relazione di accompagnamento.

Il prospetto compilato è riferito ad un singolo contratto; una impresa titolare di più contratti deve compilare un prospetto per ciascuno dei contratti attivi nell'anno 2012.

I dati da immettere nel prospetto devono riguardare esclusivamente l'attività inerente il Trasporto Ferroviario Regionale e non comprendere attività diverse eventualmente svolte dall'impresa, pur se disciplinate nel medesimo contratto.

L'impresa che subaffida il servizio compila un prospetto con dati certificati del servizio da essa svolto direttamente e certifica, in un ulteriore prospetto, i dati complessivi avvalendosi dei dati certificati dall'impresa subaffidataria relativi alla quota parte del servizio svolto dalla medesima.

A tal fine l'impresa titolare del contratto acquisisce dalla subaffidataria, il prospetto dei dati certificati secondo le modalità del decreto sulla certificazione, relativamente alla quota parte dei servizi subaffidati.

L'impresa titolare del contratto trasmette quindi all'Osservatorio il prospetto con i dati certificati complessivi del servizio dell'intero contratto e il prospetto con i dati certificati della subaffidataria, corredati dalle relative relazioni di accompagnamento.

Nel caso in cui il servizio regolato da un contratto è svolto da imprese riunite in Consorzio, o in associazione o raggruppamento temporaneo (ATI o RTI), il soggetto titolare del contratto compila un prospetto contenente i dati certificati relativi all'intero servizio contrattualizzato, avvalendosi dei dati certificati forniti dalle imprese del Consorzio o dell'ATI/RTI e dalle eventuali subaffidatarie.

A tal fine l'impresa titolare del contratto acquisisce da ciascuna delle imprese partecipanti e dalle eventuali subaffidatarie, il prospetto dei dati certificati secondo le modalità del decreto sulla certificazione, relativamente alla quota parte dei servizi prodotta dalle imprese medesime.

L'impresa titolare del contratto trasmette quindi all'Osservatorio il prospetto con i dati certificati complessivi del servizio dell'intero contratto e i prospetti con i dati certificati di ciascuna impresa partecipante al Consorzio o all'ATI/RTI, corredati dalle relative relazioni di accompagnamento.

L'impresa subappaltatrice che esegue prestazioni o lavori non direttamente inerenti l'attività di servizio, p.es. attività di gestione dell'infrastruttura o di manutenzione degli impianti, non è chiamata alla compilazione del prospetto. Degli oneri relativi si tiene conto nella voce relativa al costo sostenuto nel prospetto da compilare a cura dall'impresa appaltante.

La mancata restituzione dei prospetti compilati, la mancata certificazione dei dati, il mancato inserimento del dato richiesto in corrispondenza della singola voce, nonché un uso improprio di quanto precisato nella guida alla compilazione, configurano mancata trasmissione dei dati richiesti, che è sanzionabile ai sensi del comma 7 dell' art. 16 bis del D.L. 95 / 2012, previa comunicazione all'impresa inadempiente.

\*\*\*

### Dati identificativi

#### **F1 Regione / Provincia Autonoma**

Indicare l'Ente territoriale regionale o provinciale (per le Province Autonome) di riferimento per il contratto stipulato.

Specificare l'Ente diverso (p.es. statale) da quelli di riferimento indicati al punto F1, con cui è stato stipulato un contratto che include servizi di trasporto ferroviario regionale, per i quali sono da compilare separatamente i relativi prospetti con dati certificati.

#### **F2 Impresa di servizio di trasporto ferroviario**

Denominazione, Ragione sociale Impresa, p.IVA

#### **F3 Membri Consorzio / ATI**

Quantità e denominazione delle imprese costituenti il Consorzio o riunite in associazione o raggruppamento temporaneo (indicare 1 se non si tratta di Consorzio o ATI); indicare anche la quantità, precisando separatamente nella relazione di accompagnamento la denominazione delle imprese che nell'esercizio dell'anno hanno svolto servizi di trasporto pubblico locale in subaffidamento.

#### **F4 Contratto / decorrenza - scadenza / tipo affidamento / codice CIG**

Per l'indicazione del tipo di contratto e della procedura di affidamento è sufficiente indicare la lettera selezionata fra le lettere da A) ad S) dell'elenco di cui al punto R4 della guida alla relazione di accompagnamento.

Indicare il periodo di validità del contratto riportando le date complete di decorrenza e scadenza.

Riportare il codice di gara CIG.

Per le tipologie di contratto e di affidamento non identificate nell'elenco di cui al citato R4, è da fornire nella relazione di accompagnamento l'adeguata descrizione nella quale deve essere illustrato, con l'opportuno dettaglio, caratteristiche ed aspetti particolari del contratto stipulato evidenziando l'eventuale mantenimento nell'anno, dell'affidamento tramite proroga o rideterminazione della data di scadenza originaria.

**F5 Enti affidanti**



Indicare l'Ente o gli Enti sottoscrittori del contratto per conto dei quali il servizio viene erogato anche se non ricadenti nel territorio di riferimento indicato al punto F1.

\*\*\*

**Dati di produzione****F6 Produzione (treno \* Km)**

Il servizio può effettuarsi con diverse tipologie di veicoli riuniti in convogli a differente capacità di trasporto: complessi automotori diesel e/o elettrici a composizione bloccata eventualmente accoppiati, o convogli con locomotiva/e e carrozze in composizione variabile, con automotrici o elettromotrici singole o circolanti con rimorchi.

Per gli scopi del monitoraggio dell'Osservatorio per treno\*km si intende l'estensione in lunghezza in Km della corsa di un convoglio che effettua il servizio programmato. Si fornisce a titolo esemplificativo uno schema di riferimento sulle tipologie di convogli.

Tipologia convoglio	Corsa*Km	Capacità standard
Treno		
 6 moduli = 2 complessi = 1 treno	TrenoKm	Specificare Posti a sedere, Posti in piedi, Posti per diversamente abili
 1 locomotiva + 4 carrozze = 1 treno		

La produzione nell'anno va indicata a **consuntivo**; deve essere riferita all'anno solare ed indicata come somma delle unità **effettivamente** prodotte di treno\*km.

La produzione erogata nell'anno deve essere espressa in **TrenoKm** al netto di corse tecniche, soppressioni anche parziali per qualunque ragione, anche per sciopero.

Per l'autoservizio sostitutivo è richiesto il dato a **consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dovute a soppressioni anche parziali come sopra ed al lordo del servizio sostitutivo aggiuntivo per interruzioni del servizio ferroviario.

**F7 Corse effettuate**

Quantità di corse effettivamente effettuate nell'anno per l'intero percorso come da programma; per corsa si intende l'esercizio realizzato fra due soste al punto di termine corsa. Le corse effettuate si ottengono moltiplicando la quantità di giornate in cui la corsa è effettuata;

E' richiesto il dato a **consuntivo** nell'anno al netto di corse tecniche, soppressioni e scioperi.

ad esempio :

treno con periodicità dal 1/1/2012 al 8/12/2012 = 342 corse ; a detrarre scioperi, soppressioni, interruzioni = 5; totale corse nell'anno 337

Per gli autobus sostitutivi è richiesto il dato **a consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dovute a interruzioni, soppressioni e scioperi ed al lordo di servizi sostitutivi aggiuntivi per interruzioni del servizio ferroviario.

Più corse parziali effettuate con la stessa modalità a completamento del percorso di una corsa programmata sono da computare come un'unica corsa offerta al pubblico.

#### **F8 Ore di servizio**

Rappresenta il totale del servizio offerto al pubblico ed il totale dell'impegno di addetti alla condotta in servizio commerciale (esclusi tempi accessori e tempi sosta al capolinea).

Le Ore e minuti di servizio commerciale includono i tempi di fermata per qualunque ragione anche interruzioni e scioperi, ed escludono tempi di sosta al termine di corsa.

La quantità di ore di servizio nell'anno **a consuntivo** è riferita all'esercizio delle corse effettivamente realizzate ed è pari alla durata temporale-del viaggio di ogni singola corsa per la quantità di giornate in cui la corsa è ripetuta nell'anno.

E' richiesto il dato a consuntivo nell'anno al netto di corse tecniche, soppressioni e scioperi.

ad esempio :

treno (P. 6:18 – A. 7:42) effettuato con periodicità dal 1/1/2012 al 8/12/2012 = 478h 48m ; a detrarre scioperi, soppressioni, interruzioni = 471h 48m

Per gli autobus sostitutivi è richiesto il dato **a consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dovute a soppressioni anche parziali e scioperi ed al lordo di servizi sostitutivi aggiuntivi per interruzioni del servizio ferroviario.

Le due righe sono specializzate per le modalità di trasporto con treno e con bus.

#### **F9 Posto \* Km**

Quantità dei posti complessivamente offerti in ogni corsa moltiplicato per i chilometri in cui si sviluppa il percorso della medesima corsa nell'anno di riferimento.

L'indice relativo alla produzione dei Posti offerti lungo l'intero percorso di una corsa, è misurato con l'unità di Posto\*Km, da calcolare separatamente per posti a sedere e posti per carrozzine disabili, considerando gli eventuali posti in piedi su spazi liberi non occupati da strapuntini / ribaltabili o carrozzine / biciclette per la determinazione delle unità di Posto\*Km complessivi;

È richiesto il dato di consuntivo al netto di eventuali riduzioni dovute a corse tecniche, soppressioni anche parziali anche a causa di sciopero.

Per gli autobus sostitutivi è richiesto il dato **a consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dovute a interruzioni, soppressioni e scioperi ed al lordo di servizi sostitutivi aggiuntivi per interruzioni del servizio ferroviario.

#### **F10 di cui Posto\*Km a sedere**

Quantità di posti a sedere, escluso strapuntini e ribaltabili, effettivamente offerti in ogni corsa moltiplicato per i chilometri in cui si sviluppa il percorso della medesima corsa. È richiesto il dato **a consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dovute a soppressioni anche parziali anche per causa di sciopero.

Tale grandezza può essere inferiore a quanto indicato nella casella F9, od al massimo uguale

nell'ipotesi di offerta contrattuale con solo posti a sedere, in particolare nel caso in cui non è prevista nella programmazione l'offerta di posti in piedi in conformità allo standard di qualità stabilito dall'autorità competente per il servizio.

In caso che i posti in piedi fossero considerati nella programmazione dell'offerta, è da riportare nella relazione di accompagnamento la determinazione contrattuale sulla quantità massima eventuale differenziata di posti in piedi per direttrice, per bacino o zona, ecc.

Per gli autobus sostitutivi è richiesto il dato **a consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dovute a interruzioni, soppressioni e scioperi ed al lordo di servizi sostitutivi aggiuntivi per interruzioni del servizio ferroviario.

#### **F11 Fermate anno**

Quantità di fermate per servizio passeggeri effettuate durante l'anno; si tratta di un indicatore che misura l'offerta di servizio (partenze) complessiva sul territorio.

E' da indicare la quantità delle fermate dislocate lungo il percorso in cui è consentita la salita dei passeggeri, quindi ad esclusione della fermata di destinazione, di ogni singola corsa per il numero di giorni di effettuazione nell'anno.

È richiesto il dato **a consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dovute a corse tecniche, interruzioni, soppressioni e scioperi.

Es : treno (P. 6:18 - A. 7:42) - periodicità permanente dal 1 /1/2012 al 8/12/2012 = 342 corse ; a detrarre scioperi, soppressioni, interruzioni = 5; totale corse nell'anno 337

Partenze lungo il percorso = 12 (si esclude la destinazione finale –partenze anno  $12 * 337 = 4.044$

Per gli autobus sostitutivi è richiesto il dato **a consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dovute a interruzioni, soppressioni e scioperi ed al lordo dei servizi sostitutivi aggiuntivi per interruzioni del servizio ferroviario.

#### **F12 Lunghezza rete del servizio**

Somma delle lunghezze in km dei tracciati delle diverse linee in cui si svolge il servizio oggetto dei contratti stipulati, intendendo per linea la relazione di traffico **da programma** di servizio offerto; La medesima relazione di traffico su cui è svolto servizio nei due sensi di marcia è da conteggiare due volte.

Es : linea da località da A a B con estensione di lunghezza pari a 106 Km: = 106 km andata + 106 km ritorno

Tale dato fornisce una stima dell'estensione della rete di servizi (non si tratta di indicatore di tipo infrastrutturale) oggetto del Contratto di Servizio stipulato.

Nel rigo successivo è da indicare la quota parte della somma delle lunghezze come sopra, svolte al di fuori dal territorio regionale, calcolate dall'ultima fermata per salita passeggeri sita nel territorio regionale, o provinciale nel caso di provincia autonoma.

#### **F13 Quantità massima di corse contemporaneamente in circolazione**

Il dato da **programma** da immettere nel prospetto restituisce il massimo valore di quantità di corse da effettuare contemporaneamente; nella relazione di accompagnamento è da riportare la quantità massima di veicoli utilizzati contemporaneamente (dato da turnazione), distinguendo la tipologia costruttiva.



Il dato va estratto dalla programmazione e non tiene conto di eventi eccezionali (quali servizi sostitutivi per le eventuali interruzioni di servizio ferroviario).

#### **F14 Quantità rotabili e Età media parco**

Età media parco rotabili **effettivamente** utilizzati per lo svolgimento del programma di servizio, calcolata con due decimali a partire dall'anno della data di prima messa in esercizio del singolo veicolo / complesso;

E' da specificare nell'ordine, l'età media delle carrozze e rimorchi, l'età media delle locomotive, l'età media delle automotrici diesel e elettriche che possono viaggiare come singola unità, l'età media dei complessi a composizione bloccata, l'età media degli autobus per l'autoservizio sostitutivo.

Indicare nella relazione di accompagnamento le quantità dei rotabili delle diverse tipologie indicate utilizzati anche per servizi disciplinati da altro contratto e i periodi di effettivo utilizzo per i servizi di differenti contratti.

\*\*\*

#### **Indicatori del servizio**

#### **F15 Velocità commerciale**

Si intende valutare la velocità dei servizi offerti al pubblico quale fattore di incidenza nella produzione.

La velocità è calcolata con il rapporto dei valori numerici nelle singole celle delle due righe in A6 ciascuno per i diversi modi di trasporto e tipologie di servizio, rapportato alla durata complessiva del servizio corrispondente riportato nelle celle delle righe in A8.

Il rapporto è calcolato separatamente per le due differenti unità di produzione buskm e trenokm.

\*\*\*

#### **Dati di utenza**

#### **F16 Passeggeri / anno**

Descrivere le modalità di conteggio e / o stima (dalle validazioni, dalle rilevazioni di frequentazione, dalle emissioni o da vendita dei tdv).

In caso di stima tramite campagne di rilevazione della frequentazione descrivere nella relazione di accompagnamento le modalità di rilevazione, il periodo di rilevazione, il tasso di campionamento, le modalità di raccolta dei dati ed eventuali coefficienti di espansione.

In caso di stima tramite la quantità di titoli viaggio venduti o attribuiti da ripartizione, indicare coefficienti di espansione (ad es.: 1 abbonamento mensile = 30 viaggi) ed il tasso di trasbordo medio applicato (ad es.: tasso di trasbordo medio per il tdv = numero di linee / corse utilizzate per un viaggio origine-destinazione col medesimo tdv = 1,7), e calcolare la quantità complessiva di passaggi effettuati sulle diverse corse (quindi ad es.: quantità abbonamenti x 30 x 1,7 = quantità passeggeri).

#### **F17 Passeggero \* km / anno**

Immettere nel prospetto il dato relativo al servizio **effettivamente** offerto.

Descrivere inoltre nella relazione di accompagnamento le modalità di stima coerentemente con quanto indicato in F17.

Per tdv a fasce zonali e / o senza la puntuale indicazione di origine e destinazione e comunque con la possibilità di utilizzo del tdv non limitata ad una corsa univocamente identificata, il dato esaustivo si ottiene dalle validazioni, resa obbligatorie, dello stesso tdv eseguite dal passeggero all'ingresso dell'infrastruttura del sistema di trasporto o alla salita a bordo del convoglio / veicolo ("check in"), e dal riconoscimento del tdv in occasione della validazione, da parte del passeggero medesimo, all'uscita dell'infrastruttura o alla discesa dal convoglio / veicolo ("check out").

La quantità complessiva **a consuntivo** di passKm / anno è pari alla somma dei prodotti delle singole unità ciascuna pari ad una coppia di eventi di validazione obbligatoria, in entrata ed in uscita (check in - check out), moltiplicato per la distanza chilometrica fra gli assi di mezzieria delle fermate di salita e di discesa dal convoglio / veicolo stesso.

In modo equivalente, il dato è ottenibile sulla base dell'effettivo conteggio dei passeggeri saliti e discesi ad ogni fermata e della distanza fra le fermate.

Il dato complessivo **a consuntivo** è dunque, in generale, pari alla somma dei prodotti della quantità di passeggeri "presenti" a bordo (differenza fra saliti e discesi) fra due fermate consecutive di una corsa moltiplicato per la distanza Kilometrica intercorrente fra gli assi di mezzieria delle stesse.

Per tdv con determinata origine, destinazione e con validità limitata alla corsa prenotata, con o senza assegnazione di posto, la quantità complessiva di passkm è immediatamente calcolabile sulla base dei dati caratterizzanti la validità del tdv stesso.

Nella relazione di accompagnamento sono da specificare gli eventuali coefficienti adottati per la determinazione convenzionale delle quantità di passeggerokm / anno a partire dai passeggeri / anno (ad esempio: percorrenza media per passeggero per modo) giustificando adeguatamente l'adozione di tale modalità di determinazione.

Indicare nella relazione il coefficiente adottato per l'eventuale determinazione convenzionale della quantità complessiva di passeggero\*km / anno a partire da passeggeri / anno (es: percorrenza media per passeggero per modo), giustificando adeguatamente l'adozione di tale modalità di determinazione rispetto ad altre.

\*\*\*

### Dati economici

#### **F18 Ricavi da traffico e Quantità titoli di viaggio**

I ricavi da indicare sono pari agli importi **a consuntivo** nell'anno espressi in **€ al netto dell'IVA** degli introiti derivanti della vendita nell'anno dei titoli di viaggio (tdv).

Si assume che i tdv siano utilizzabili anche per gli autoservizi sostitutivi, quindi si considera una colonna per importi e una per le quantità.

Nei ricavi vanno dettagliati:

- ricavi da tdv di corsa singola
- ricavi da tdv giornalieri, e titoli multipli (carnet multicorse), plurigiornalieri, settimanali occasionali
- ricavi da abbonamenti mensili,

- ricavi da abbonamenti annuali,
- eventuali compensazioni per agevolazioni tariffarie per particolari tipologie di utenza erogate da Enti o altri soggetti per minore ricavo da traffico
- altri ricavi da traffico (vanno incluse in questa voce i ricavi provenienti da sanzione amministrative, integrazioni tariffarie multi-vettore, bagagli a mano, non vanno incluse in questa voce i ricavi da noleggio e da pubblicità)

Indicare nella relazione per i tdv diversi dalla semplice corsa, i coefficienti moltiplicatori che consentono di determinare i viaggi consentiti o stimati, nonché la eventuale possibilità di passaggi molteplici sulle diverse corse nell'ambito di uno stesso viaggio, indicando quindi coefficienti appositi di conversione delle quantità di specifico tdv in passeggeri.

Nella relazione dovrà essere fornita adeguata giustificazione dell'eventuale, e del tutto eccezionale, indisponibilità dei dati di importo dei ricavi per tipo di tdv suddivisi per le modalità di trasporto e delle quantità degli stessi tdv utilizzati dall'utenza per i diversi servizi.

#### **F19 Corrispettivi totali**

Indicare l'importo complessivo effettivamente incassato del corrispettivo **a consuntivo** relativo all'esercizio dell'anno; in caso di saldo non ancora erogato è da conteggiare il corrispettivo effettivamente incassato e la quota parte di corrispettivo non ancora incassato ma atteso corrispondente alle fatture emesse (da incassare e alle fatture da emettere) al netto di eventuali riduzioni dovute a soppressioni servizi e penali.

In caso di contratti gross cost scorporare la quota individuata come compensazioni dalla quota individuata come ricavi da traffico da riportare nella specifico punto in F18, illustrando nella relazione aspetti relativi alla compensazione.

Specificare la quota parte di corrispettivo relativo al servizio di trasporto e quello relativo alla attività di gestione dell'infrastruttura; nel caso di corrispettivo unico non differenziato per le due attività, è da riportare il relativo riparto dalla contabilità separata del bilancio.

Gli importi sono da indicare in **€ al netto dell'IVA**.

#### **F20 Contributi CCNL**

Dato **a consuntivo** da immettere nei casi in cui i contributi per il CCNL (ex L 47/2004, 58/2005, 296/2006 ed eventuali altri contributi regionali), a valere sull'esercizio dell'anno destinati alle imprese che svolgono servizi di trasporto, sono stati erogati separatamente dai corrispettivi e non sono inclusi nell'ammontare degli stessi.

#### **F21 Costo del servizio**

Indicare il costo complessivo **a consuntivo** dell'impresa sostenuto per il servizio effettivamente svolto riferito allo specifico contratto, facendo riferimento al conto economico aziendale.

Se il dato di costo complessivo include gli autoservizi e la gestione infrastruttura riportare i dati relativi alla contabilità separata.

Nelle righe successive è da riportare l'importo in **€ a consuntivo** relativo alla quota parte del costo del servizio relativa ai pedaggi o canoni, anche se non esplicitati nel contratto di servizio, e l'importo in **€ a consuntivo** relativo alla quota per la gestione infrastruttura.

Nel caso di impresa che svolge unitamente all'attività di servizio di trasporto anche l'attività di

gestione infrastruttura l'importo in € relativo ai costi gestione dell'infrastruttura **a consuntivo** sono da riportare conformemente a quanto è richiesto dai documenti contrattuali o dai documenti condivisi fra Ente concedente e l'impresa concessionaria.

Nella relazione dovrà essere fornita adeguata giustificazione dell'eventuale indisponibilità, del tutto eccezionale, del dato di costo del servizio svolto direttamente dalla impresa con la modalità di trasporto automobilistica, pur se il servizio stesso è disciplinato dal medesimo contratto.

\*\*\*

### Consistenza del personale e Costo

#### **F22 Addetti al servizio**

In questa sezione sono da immettere i dati relativi al personale addetto al servizio.

Indicare nella prima colonna le quantità espresse in consistenza media **a consuntivo** dell'anno impiegati nell'impresa che svolge il servizio pubblico di trasporto nonché il costo complessivo in € **a consuntivo** nell'anno per la retribuzione inclusivo di oneri.

Al fine della determinazione delle quantità di addetti effettivamente utilizzate nell'esercizio dell'anno per ciascuna mansione, è da calcolare la media ponderale delle singole unità di personale impiegato nella singola mansione, incluso lavoratori interinali, collaboratori esterni, incaricati e consulenti, calcolata sulla base delle giornate di lavoro effettivo (ed ore nella giornata), o delle giornate in cui l'addetto è in stato di attività,

Il dato nel primo rigo è pari alla somma delle quantità e degli importi delle righe successive contenenti il dettaglio degli addetti alla condotta, alla scorta, al movimento, al deposito, alle manutenzioni e degli addetti amministrativi; a titolo esemplificativo di elencano le mansioni principali:

- condotta e scorta: personale viaggiante (incluso quadri e gerarchia), agente coordinatore del servizio nelle stazioni e di posto centrale / agente itinerante di linea, direzione di esercizio;
- movimento : personale di controllo (controllo e addetti al movimento) personale turnista e di programmazione;
- deposito: addetti alle manovre, al deposito, al rifornimento, al magazzino, alla pulizia e guardiania;
- manutenzione: addetti alla manutenzione di officina (servizi manutentivi), agli impianti
- amministrativi : addetti alle risorse umane e paghe, alla contabilità e controllo di gestione, dell'ufficio legale, degli affari generali / approvvigionamento, centralini e portineria, ecc.

Nella relazione di accompagnamento sono da precisare nel dettaglio le mansioni e le qualifiche del personale impiegato ed utilizzato nell'impresa.

#### **F23 Addetti all'infrastruttura**

In questa sezione viene indicato il personale addetto alla gestione infrastruttura delle società che gestiscono anche la rete infrastrutturale.

Nella prima colonna indicare per addetti delle diverse mansioni, il costo complessivo **a consuntivo** nell'anno per retribuzione ed inclusivo di oneri; nella colonna a destra indicare le quantità in consistenza media a consuntivo dell'anno.

La riga F24 rappresenta il totale delle righe successive contenenti il dettaglio di addetti alla

circolazione, manutenzione, amministrativi; di seguito si elencano a titolo esemplificativo le funzioni principali:

- circolazione: agenti di movimento (incluso quadri e gerarchia), agente di stazione / agente itinerante di linea, direzione di esercizio, addetti posti centrali;
- manutenzione: addetti per manutenzione armamento, segnalamento, impianti di elettrificazione, impianti tecnologici di stazione e di linea, opere civili, ecc.;
- amministrativi per la gestione infrastruttura: addetti risorse umane e paghe, addetti alla contabilità e controllo di gestione, addetti ufficio legale, affari generale / approvvigionamento, addetti centralini e portineria, ecc.;

Nella relazione di accompagnamento sono da precisare nel dettaglio le mansioni e le qualifiche del personale impiegato ed utilizzato nell'impresa per l'attività di gestione infrastruttura.

#### **F24 Addetti totali**

Il totale degli addetti utilizzati per il contratto di servizio è pari alla somma dei dati delle celle F23 + F24.

#### **F25 Personale dirigente e costi**

Nella prima colonna è da indicare, in misura differenziata per mansione, la quantità totale media ponderata di personale dirigente da calcolare come in F22, distinguendo l'eventuale attività di gestione infrastruttura (impianti fissi).

Nelle seconda colonna è da riportare il costo complessivo, a **consuntivo** per l'esercizio dell'anno, in € del personale dirigente, **inclusivo di retribuzione ed oneri**, e la quota parte corrispondente al personale dirigente per l'eventuale attività di gestione dell'infrastruttura.

#### **F26 Consiglio di amministrazione e collegio sindacale e costi**

Nella relazione di accompagnamento è da descrivere sinteticamente la composizione degli organi societari indicando separatamente eventuali organi o componenti a cui non è corrisposto compenso.

Nelle riga relative è da riportare la consistenza media ponderata (v. in F22) nell'anno a **consuntivo** ed il **costo in €** dei componenti del consiglio e dei membri sindacali, relativamente all'esercizio dell'anno **inclusivo di retribuzione ed oneri**, in accordo ai criteri di separazione contabile che vanno enunciati nella relazione di accompagnamento.

#### **F27 Organi di sorveglianza contabile e costi**

Nella relazione di accompagnamento descrivere sinteticamente la composizione degli organi di sorveglianza indicando separatamente eventuali organi o componenti a cui non è corrisposto compenso.

Nelle riga relative è da riportare la consistenza media ponderata (v. F22) nell'anno a **consuntivo** ed il **costo complessivo in €** di detti organi **relativamente** all'esercizio dell'anno, **inclusivo di retribuzione ed oneri**, in accordo ai criteri di separazione contabile che vanno enunciati nella relazione di accompagnamento.



## Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL

### Guida alla compilazione dei prospetti

(prospetto con indice A)

## **Prospetto Servizi TPL con Autolinea, ecc**

### Introduzione

Il prospetto è riferito a contratti di servizio, o ad altro (p.es. atto di concessione), relativi al Trasporto Pubblico Locale di linea per passeggeri locale e regionale, esercito tramite veicoli automobilistici o filoviari su strada, tranviari, metropolitani e con funi, utilizzati per il servizio urbano/suburbano oppure interurbano, ad esclusione dei servizi di trasporto ferroviario.

Il prospetto è da compilare dall'Impresa che svolge il servizio.

Il prospetto è da corredare da una relazione di accompagnamento per l'illustrazione di particolari aspetti richiesti di seguito e indicati nella guida alla relazione di accompagnamento.

Il prospetto compilato è riferito ad un singolo contratto; una impresa titolare di più contratti deve compilare un prospetto per ciascuno dei contratti attivi nell'anno 2012.

I dati da immettere nel prospetto devono riguardare esclusivamente l'attività consistente nell'espletamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale e non comprendere attività diverse eventualmente svolte dall'impresa, pur se disciplinate nel medesimo contratto.

L'impresa che subaffida il servizio compila un prospetto con dati certificati del servizio da essa svolto direttamente e certifica, in un ulteriore prospetto, i dati complessivi avvalendosi dei dati certificati dall'impresa subaffidataria relativi alla quota parte del servizio svolto dalla medesima.

A tal fine l'impresa titolare del contratto acquisisce dalla subaffidataria, il prospetto dei dati certificati secondo le modalità del decreto sulla certificazione, relativamente alla quota parte dei servizi subaffidati.

L'impresa titolare del contratto trasmette quindi all'Osservatorio il prospetto con i dati certificati complessivi del servizio dell'intero contratto e il prospetto con i dati certificati della subaffidataria, corredati dalle relative relazioni di accompagnamento.

Nel caso in cui il servizio regolato da un contratto è svolto da imprese riunite in Consorzio, o in associazione o raggruppamento temporaneo (ATI o RTI), il soggetto titolare del contratto compila un prospetto contenente i dati certificati relativi all'intero servizio contrattualizzato, avvalendosi dei dati certificati forniti dalle imprese del Consorzio o dell'ATI/RTI e dalle eventuali subaffidatarie.

A tal fine l'impresa titolare del contratto acquisisce da ciascuna delle imprese partecipanti e dalle eventuali subaffidatarie, il prospetto dei dati certificati secondo le modalità del decreto sulla certificazione, relativamente alla quota parte dei servizi prodotta dalle imprese medesime.

L'impresa titolare del contratto trasmette quindi all'Osservatorio il prospetto con i dati certificati complessivi del servizio dell'intero contratto e i prospetti con i dati certificati di ciascuna impresa partecipante al Consorzio o all'ATI/RTI, corredati dalle relative relazioni di accompagnamento.

L'impresa subappaltatrice che esegue prestazioni o lavori non direttamente inerenti l'attività di servizio, p.es. attività di gestione dell'infrastruttura o di manutenzione degli impianti, non è chiamata alla compilazione del prospetto. Degli oneri relativi si tiene conto nella voce relativa al costo sostenuto nel prospetto da compilare a cura dall'impresa appaltante.

La mancata restituzione dei prospetti compilati, la mancata certificazione dei dati, il mancato inserimento del dato richiesto in corrispondenza della singola voce, nonché un uso improprio di quanto precisato nella guida alla compilazione, configurano mancata trasmissione dei dati richiesti, che è sanzionabile ai sensi del comma 7 dell' art. 16 bis del D.L. 95 / 2012, previa comunicazione all'impresa inadempiente.

\*\*\*

#### Dati identificativi

**A1 Regione / Provincia Autonoma**

Indicare il territorio regionale, o il territorio della provincia autonoma, in cui ricade l'ente / l'autorità competente per il servizio.

**A2 Impresa di servizi di trasporto**

Indicare la denominazione, la ragione sociale dell'Impresa e la partita IVA;

**A3 Membri Consorzio/ATI**

Quantità e denominazione delle imprese costituenti il Consorzio o riunite in associazione o raggruppamento temporaneo (indicare 1 se non si tratta di Consorzio o ATI); Precisare nella relazione di accompagnamento le imprese che nell'esercizio dell'anno hanno svolto servizi di trasporto pubblico locale in subaffidamento.

**A4 Contratto / decorrenza e scadenza / tipologia affidamento / codice CIG**

Per l'indicazione del tipo di contratto e della procedura di affidamento è sufficiente indicare la lettera selezionata fra le lettere da A) ad S) dell'elenco di cui al punto R4 della guida alla relazione di accompagnamento.

Indicare il periodo di validità del contratto riportando le date complete di decorrenza e scadenza.

Riportare il codice di gara CIG.

Per le tipologie di contratto e di affidamento non identificate nell'elenco di cui al citato R4, è da fornire nella relazione di accompagnamento l'adeguata descrizione nella quale deve essere illustrato, con l'opportuno dettaglio, caratteristiche ed aspetti particolari del contratto stipulato evidenziando l'eventuale mantenimento nell'anno, dell'affidamento tramite proroga o rideterminazione della data di scadenza originaria.

**A5 Enti affidanti**

Indicare l'Ente o gli Enti, sottoscrittori del contratto, per conto dei quali il servizio viene erogato.

\*\*\*

### Dati di produzione

#### **A6 Produzione (CorsaKm: Bus\*Km o Treno\*Km)**

Per gli scopi di monitoraggio dell'Osservatorio due tra le grandezze fondamentali da osservare riguardanti la produzione del servizio sono meritevoli di alcuni cenni di approfondimento e precisazione. Esse sono

- la **produzione chilometrica**, da misurare con le quantità di chilometri per corsa: **corsakm**,
- la **capacità offerta**, da misurare con le quantità di **postokm**.

Per **produzione chilometrica complessiva** ( $\bullet$ corsa\*kilometri) si intende la somma delle lunghezze percorse dai veicoli o convogli impiegati nelle singole corse effettuate nell'ambito del programma di servizio considerato ed è da esprimere **esclusivamente con** le unità di misura "**BusKm**" oppure in "**TrenoKm**" nelle righe all'uopo predisposte; per una più esaustiva lettura dell'entità della produzione, è da associare la misura della grandezza relativa alla **capacità offerta** corrispondente, determinabile come in A9.

Per **capacità offerta** si intende la **quantità di posti presenti e disponibili** nel veicolo o convoglio che percorre una lunghezza in chilometri per cui si estende la singola corsa.

Il servizio può effettuarsi con diverse tipologie di veicolo con differente capacità di trasporto: veicoli automobilistici e filoviari, veicoli tranviari e per metropolitane (composti da unità di trazione singole o accoppiate o collegate in convogli o composti da unità di trazione con veicoli trainati), vetture per funicolari, altro.

Il servizio di Autolinea è effettuato con veicolo automobilistico denominato **autobus**; il servizio di Filovia è effettuato con il veicolo stradale ad alimentazione elettrica esterna denominato **filobus**; il servizio di tramvia è effettuato con un **treno** costituito da uno o più veicoli tranviari; il servizio di funicolare è effettuato con l'apposito veicolo; il servizio di metropolitana è effettuato con un **treno** costituito da uno o più veicoli o unità multiple per metropolitana.

Per risolvere possibili ambiguità vengono adottate le seguenti definizioni:

- **Veicolo automobilistico o filoviario**: unità rotabile per il **trasporto di passeggeri** dotata di trazione (autobus o filobus) ovvero trainata (rimorchio per autobus o per filobus) accoppiabile alla unità traente con timone rigido ad occhione e spina.
- **Modulo**: elemento presente nei veicoli a cassa snodata, articolata o sospesa, con o senza abitacolo per passeggeri, non atto a circolare singolarmente: risulta separabile solo in officina.
- **Autotreno stradale**: complesso destinato al trasporto di passeggeri costituito da più veicoli (autobus o filobus con rimorchio) con cui effettuare una singola corsa.
- **Veicolo tranviario**: veicolo a guida vincolata su rotaia (tram), con eventuale cremagliera o a sistema parzialmente misto, eventualmente a più moduli, dotato di trazione oppure rimorchiato, destinato al trasporto di passeggeri, o alla spinta / traino di un convoglio tranviario.
- **Veicolo per metropolitana**: veicolo a guida vincolata, p.es. su rotaia, dotato di apparecchiature di trazione, accoppiabile con pari veicoli in modo stabile, separabili solo in officina, o accoppiabile con veicoli rimorchiati. Un veicolo può eventualmente essere costituito da più moduli come sopra.
- **Veicolo per funicolare**: veicolo singolo, eventualmente a moduli, con cabina passeggeri, o spintore / freno per funicolare;
- **Altro**: veicolo, eventualmente a moduli, con sistema innovativo a via guidata per trasporto di

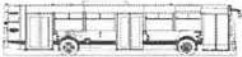


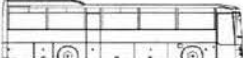
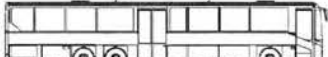


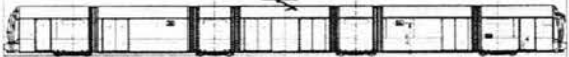







passaggeri, le cui caratteristiche sono da specificare nella relazione di accompagnamento, o per funivia;

- **Treno:** materiale rotabile, a guida vincolata o a via guidata, complessivamente impiegato per l'effettuazione di una singola corsa: può essere il singolo veicolo tranviario, per metropolitana, o per altro sistema con cui viene effettuata una corsa, oppure un convoglio costituito da più veicoli (p.es. tranviari, per metropolitana) accoppiati tramite gli organi di aggancio / repulsione.

La marcia del treno, in genere, è controllata da un unico posto di guida situato sul fronte del primo veicolo nel senso di marcia. Il presenziamento del posto di guida sul veicolo da parte di un agente di guida può essere sostituito da un azionamento remoto da parte di un posto (fisso) di comando controllo (es. metropolitana automatica, funicolare).

Si fornisce a titolo esemplificativo uno schema di riferimento.

Tipologia veicolo utilizzabile per una corsa	Corsakm	Capacità offerta
<b>Autobus urbano e suburbano</b>		
 <p>1 bus a 2 assi = 1 modulo = 1 veicolo</p>  <p>1 bus snodato a 3 assi = 2 moduli = 1 veicolo</p>  <p>1 filobus snodato a 4 assi = 3 moduli = 1 veicolo</p>	<p>1 Veicolokm = <b><u>1 BusKm</u></b></p>	Specificando posti totali, posti a sedere, (ex posti in piedi), postazioni per diversamente abili in carrozzina
<b>Autobus interurbano</b>		
 <p>1 bus a 2 assi = 1 modulo = 1 veicolo</p>  <p>1 bus a 3 assi = 1 modulo = 1 veicolo</p>  <p>1 bus snodato (a 3 assi) = 2 moduli = 1 veicolo</p>  <p>1 bus a 2 assi + 1 rimorchio a 2 assi = 1 Autotreno</p>	<p>1 Veicolokm 1 AutotrKm = <b><u>1 BusKm</u></b></p>	Specificando posti totali, posti a sedere, (ex posti in piedi), postazioni per diversamente abili in carrozzina
<b>Tram</b>		
 <p>1 motrice snodata = 7 moduli = 1 veicolo = <b>1 treno</b></p>  <p>1 motrice articolata + 1 rimorchio = 2 veicoli = <b>1 treno</b></p> 	<p>1 TramKm = <b><u>1 Trenokm</u></b></p>	Specificando posti totali, posti a sedere, (ex posti in piedi), postazioni per diversamente abili in carrozzina

<p>2 motrici + 1 rimorchio = 3 veicoli = <b>1 treno</b></p>  <p>(1 locomotiva + ) 2 rimorchi = 3 veicoli = <b>1 treno</b></p>		
<p>Metropolitana</p>  <p>4 unità motrici = 4 veicoli = <b>1 treno</b></p>  <p>2 unità motrici = 2 unità a 2 moduli ciascuno = 2 veicoli = <b>1 treno</b></p>	<p><b>1 TrenoKm</b></p>	<p>Specificare posti totali, posti a sedere, (ex posti in piedi), postazione per diversamente abili in carrozzina</p>

La produzione nell'anno va indicata a **consuntivo**; deve essere riferita all'anno solare ed indicata come somma delle quantità di chilometri percorsi con le corse **effettuate** (•corsakm) distinta per tipologia di veicolo con cui è svolto il servizio ed espressa, per le tipologie illustrate nei riquadri, **unicamente in BusKm e TrenoKm** nelle righe all'uopo dedicate.

La produzione è da descrivere anche con la somma delle unità di postokm effettivamente offerte, separatamente per i posti complessivi e per i posti a sedere, distintamente da posti in piedi, la cui quantità è stabilita in relazione agli standard secondo gli standard di qualità sull'occupazione del veicolo dichiarati ed adottati (eventualmente stabiliti dall'autorità di bacino e posti alla base della programmazione, per direttrice, per bacino, per zona, per tipologia di servizio, per modo di trasporto).

La produzione erogata nell'anno deve essere indicata al netto di corse tecniche, interruzioni, soppressioni, anche parziali per qualunque ragione anche per sciopero.

#### **A7 Corse effettuate**

Quantità di corse effettivamente realizzate nell'anno; per corsa si intende l'esercizio realizzato fra le due soste nelle fermate / località di inizio e termine corsa. Il complessivo si ottiene considerando la quantità di giornate nell'anno nelle quali la singola corsa è stata effettuata.

Le corse circolari vanno indicate come singola corsa.

E' richiesto il dato a **consuntivo** nell'anno al netto di corse tecniche, soppressioni e scioperi

Le quantità di corse effettuate sono da indicare separatamente per ogni modo di trasporto relativamente ad ogni tipologia di servizio;

#### **A8 Ore di servizio al pubblico**

Rappresenta il totale del servizio offerto al pubblico (servizio commerciale), da indicare in ore e minuti, calcolato sulla base degli orari al pubblico ed è pari alla sommatoria dei tempi di effettuazione di ogni singola corsa per il numero di giorni in cui la corsa è ripetuta.

Il totale del servizio commerciale include i tempi di fermata ed esclude i tempi di sosta nelle località di termine e inizio corsa o al capolinea.

Nel caso di servizio effettuato con presenza di addetti alla guida il valore corrisponde al totale dell'impegno di addetti alla guida, esclusi tempi accessori, pause e tempi di sosta alla fermata di termine corsa o al capolinea; le ore e minuti di servizio commerciale includono i tempi di fermata

per qualunque ragione anche interruzioni e scioperi durante la corsa.

E' richiesto il numero di ore di servizio, nell'esercizio dell'anno considerato, **a consuntivo** per le corse **effettivamente** realizzate con modi di trasporto raccolti sotto la denominazione bus e separatamente con convogli sotto la denominazione treno.

Nella relazione di accompagnamento l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli.

#### **A9 Capacità offerta (PostoKm)**

La capacità offerta in una corsa è pari alla quantità dei posti offerti nella corsa stessa moltiplicato per la lunghezza del percorso in chilometri per cui si estende la corsa stessa. La quantità complessivamente offerta è da calcolare come sommatoria delle capacità delle singole corse effettuate nell'esercizio dell'anno di riferimento.

L'indice relativo alla produzione dei posti offerti lungo il percorso di una corsa, è misurato con l'unità di misura PostoKm. E' richiesta la somma delle capacità offerte da tutte le corse effettuate, basando il calcolo sui posti **complessivamente** offerti, determinati sulla base di quanto rappresentato nel contratto di servizio in merito ai posti disponibili per tipologia di veicolo, comprensivi di posti a sedere, postazioni di carrozzine per disabili ed in piedi.

È richiesto il dato **a consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dell'offerta dovute a corse tecniche, soppressioni, anche parziali, anche a causa di sciopero.

#### **A10 di cui per posto a sedere (PostoKm)**

Quantità di posti a sedere, escluso strapuntini e ribaltabili, offerti in ogni corsa moltiplicato per i chilometri per cui si sviluppa il percorso della medesima corsa. È richiesto il dato **a consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dovute a soppressioni anche parziali anche per causa di sciopero.

Tale grandezza è generalmente inferiore a quanto indicato nella casella A9, al massimo uguale allo stesso nell'ipotesi di specifica offerta contrattuale con solo posti a sedere, nel caso quindi in cui non è prevista nella programmazione, per una tipologia di servizio, l'offerta di posti in piedi conformemente allo standard di qualità stabilito dall'autorità competente, o per l'osservanza di norme vigenti. Nel caso in cui sono considerati nella programmazione dell'offerta anche posti in piedi, è da riportare nella relazione la determinazione esatta (specificando se da contratto o da omologazione: carta di circolazione od altra documentazione) ovvero, in caso di diversi standard di offerta, va dichiarato il valore del numero di posti in piedi per metro quadrato (pass/mq) adottato nel calcolo.

La quantità massima di posti in piedi per ciascun tipo di veicolo è determinabile in base alla densità tipica (pers/mq) eventualmente differenziata per direttrice o per bacino o zona in cui il veicolo viene impiegato, tenendo conto della superficie netta disponibile non occupata da strapuntini / ribaltine e postazioni per carrozzina, riportando le specificità nella relazione di accompagnamento.

E' richiesto il dato **a consuntivo** al lordo di servizi effettuati con autobus sostitutivi a seguito di interruzioni del servizio programmato tranviario, metropolitano, con funicolare o altro.

Separatamente sono da indicare le quantità di PostoKm per le postazioni diversamente abili in carrozzina.

#### **A11**

Non utilizzato

**A12 Lunghezza della rete dei servizi**

Somma delle lunghezze in km dei tracciati delle diverse linee in cui si svolge il servizio oggetto dei contratti stipulati, intendendo per linea la relazione di traffico **da programma** di servizio offerto; la lunghezza della relazione di traffico su cui si effettuano corse nei due sensi di marcia è calcolata come somma delle lunghezze della corsa di andata e della corsa di ritorno.

Le linee possono svilupparsi parzialmente al di fuori del territorio regionale, nel caso è da indicare nella relazione di accompagnamento la somma delle estensioni (in km) delle linee situate al di fuori del territorio della regione, o della provincia autonoma, calcolate dall'ultima fermata per salita passeggeri nello stesso territorio regionale, o rispettivamente provinciale.

**A13 Quantità massima di corse effettuate contemporaneamente**

Il dato da **programma** da immettere nel prospetto restituisce il massimo valore di quantità di corse da effettuare contemporaneamente; nella relazione di accompagnamento è da riportare la quantità massima di veicoli utilizzati contemporaneamente (dato da turnazione), distinguendo la tipologia: p.es. bus, convogli tranviari o metropolitani.

Il dato va estratto dalla programmazione e non tiene conto di eventi eccezionali (quali servizi sostitutivi per servizio tranviario o con metropolitana, ecc).

**A14 Quantità ed Età media dei veicoli utilizzati**

Indicare la quantità dei veicoli delle diverse tipologie **effettivamente** utilizzati per il contratto incluso quelli assegnati per riserva tecnica; L'unità di veicolo è identificabile nell'unità "bus" per gli autobus e filobus, nell'unità "treno" per tranvia, metropolitana anche automatica e funicolare.

Il materiale rotabile circolante (sia veicolo marciante in singolo che convoglio) utilizzato per la singola corsa è infine sommato ad identificare il complessivo delle composizioni di materiale utilizzate per le diverse corse (ciascuna entità è utilizzata per una singola corsa all'orario in cui essa è effettuata).

Nel caso in cui una impresa operante per diversi contratti possa utilizzare i medesimi veicoli per lo svolgimento dei servizi regolati dai diversi contratti, nella relazione di accompagnamento è da precisare la quantità dei veicoli utilizzati per i diversi servizi dei vari contratti e le corrispondenti ore di utilizzo degli stessi, al fine di evitare che la somma dei veicoli indicati nei vari prospetti da una medesima impresa ecceda il totale del parco aziendale.

Non sono da conteggiare i veicoli di soccorso o per lavori, non atti a trasporto passeggeri.

L'età media del parco veicoli effettivamente utilizzati per il programma di servizio è calcolata con due cifre decimali a partire dall'anno di prima messa in esercizio / immatricolazione del singolo veicolo;

Specificare separatamente per servizio urbano e interurbano, l'età media degli autobus e filobus, l'età media dei veicoli tranviari, l'età media dei veicoli e / o dei convogli per metropolitana, l'età media dei veicoli per funicolari, ecc.

Eventuali interventi di ristrutturazione del materiale rotabile potranno essere descritti nella relazione di accompagnamento.

\*\*\*

**Indicatori del servizio**

**A15 Velocità commerciale**

Si intende come velocità media annua dei servizi offerti al pubblico, quale fattore di incidenza sulla produzione espressa in km / h.

La velocità è calcolata con il rapporto dei valori numerici nelle singole celle delle due righe in A6 ciascuno per i diversi modi di trasporto e tipologie di servizio rapportato alla durata complessiva del servizio corrispondente indicato nelle celle delle righe in A8.

Il rapporto è calcolato separatamente per le due differenti unità di produzione Buskm e Trenokm.

\*\*\*

**Dati di utenza****A16 Passeggeri / anno**

La relazione di accompagnamento deve contenere la descrizione del metodo di stima utilizzato per la determinazione della quantità di "passeggeri" trasportati specificando chiaramente a quale modalità di trasporto il dato si riferisce.

Per la determinazione della quantità di passeggeri con **stima tramite campagne di rilevazione della frequentazione** è necessario descrivere nella separata relazione di accompagnamento le modalità di rilevazione, il periodo di rilevazione, il tasso di campionamento, le modalità di raccolta dei dati ed i valori degli eventuali coefficienti di espansione (es. dal dato giornaliero o settimanale a quello annuo).

Per la determinazione della quantità di passeggeri con **stima tramite la quantità dei diversi titoli di viaggio** venduti o attribuiti da ripartizione (clearing), indicare nella separata relazione di accompagnamento, i metodi di misurazione ed i valori adottati per i coefficienti di fruizione utilizzati<sup>1</sup>

Per la determinazione con tale ultimo metodo di stima, o con eventuale altra modalità di stima basata sulla quantità di viaggi dell'utenza, vanno descritti opportunamente nella relazione di accompagnamento i metodi di misurazione ed i valori adottati del <tasso di trasbordo><sup>2</sup> applicato per calcolare la quantità complessiva di passaggi effettuati sulle diverse corse a partire dalla quantità di viaggi<sup>3</sup>.

Quindi partendo dal dato relativo alla quantità di "viaggi" origine-destinazione espliciti con l'uso di uno o più modalità di trasporto, è da ricavare la quantità di "passaggi" / "salite"; per l'effettuazione di un singolo viaggio conteggiando i passaggi effettuati sulle distinte linee o le salite sui veicoli in servizio nelle diverse corse.

Si riassumono di seguito alcune caratteristiche delle modalità di stima.

- **Stima mediante "conteggio" dei saliti e discesi ad ogni fermata di ogni linea:** si ha una completa conoscenza del numero di "passaggi", non si ha conoscenza della quantità di "viaggi" che sarebbe determinabile in base al tasso di trasbordo rilevato in modo esogeno

<sup>1</sup> esempio : 1 abbonamento mensile = 30 viaggi, valore determinato tramite indagine presso le rivendite al momento dell'acquisto:

<sup>2</sup> esempio : tasso di trasbordo medio dei passeggeri con abbonamento mensile (= quantità media di linee/corse utilizzate per un singolo viaggio origine-destinazione = 1,7, valore determinato tramite indagine a bordo dei veicoli;

<sup>3</sup> quindi: quantità abbonamenti mensili venduti x 30 x 1,7 = quantità passaggi effettuati con abbonamento mensile;

rispetto al conteggio dei saliti / discesi.

- Stima basata sui dati di “validazione” su sistemi che prevedono la validazione di ogni titolo di viaggio ad ogni salita di ogni distinta corsa (fattispecie tipica nel caso di presenza degli apparati di validazione a bordo dei veicoli): si ha la conoscenza del numero di “passaggi”; anche in questo caso la quantità di “viaggi” sarebbe determinabile in base al tasso di trasbordo rilevato in modo esogeno rispetto al conteggio delle validazioni.
- Stima basata sui dati di “validazione” su sistemi di trasporto (p.es. metropolitana) che prevedono la validazione di ogni titolo di viaggio solo all’ingresso nel sistema stesso (ed eventualmente all’uscita, fattispecie tipica nel caso di presenza degli apparati di validazione a terra alle fermate o alle stazioni), quindi per titolo di viaggio utilizzabile esclusivamente per un viaggio, p.es. in metropolitana: si ha la conoscenza del numero di “viaggi”; in questo caso è la quantità dei “passaggi” - cioè di utilizzo delle varie corse (es.: di metropolitana) per un singolo viaggio va determinato in base al tasso di trasbordo, rilevato in modo esogeno rispetto al conteggio delle validazioni.
- Stima basata sui dati di “vendita del titolo di viaggio”: va tenuto conto che, in genere, nelle grandi aree metropolitane, vigono sistemi di tariffazione integrata nei quali i titoli di viaggio permettono l’uso nell’ambito di un singolo “viaggio” di distinte modalità di trasporto<sup>4</sup> eventualmente afferenti a contratti di servizio distinti<sup>5</sup>. In questo caso vanno innanzi tutto determinati, per ciascuna tipologia di titolo di viaggio, i <coefficienti di fruizione> cioè la quantità di viaggi che mediamente vengono effettuati con il titolo in parola sui modi afferenti a distinti contratti di servizio e, nell’ambito delle corse programmate in un medesimo contratto di servizio, vanno determinati i <coefficienti di trasbordo> eventualmente distinti in “intermodali”<sup>6</sup> ed “intramodali”<sup>7</sup>.

Per i tdv con validità limitata alla corsa identificata nel tdv stesso utilizzati ad es. nei servizi interurbani e regionali, la determinazione della quantità passeggeri su una corsa è pari alla quantità di tdv emessi per la corsa stessa.

E’ da specificare nella relazione l’eventuale assunzione dell’impresa di non operare la distinzione menzionata, considerando quindi che tutte le corse afferenti al medesimo contratto siano effettuate con un’unica modalità.

E’ evidente che va posta particolare attenzione nell’operare confronti fra valori riferiti a situazioni differenti e stimati con metodi diversi, curando di non comparare, o sommare, quantità di “viaggi” con quantità di “passaggi”.

#### **A17 Passeggerokm / anno**

Immettere nel prospetto il dato per le diverse tipologie del servizio **effettivamente** offerto.

Descrivere inoltre nella relazione di accompagnamento le modalità di stima coerentemente con quanto indicato in A16.

<sup>4</sup> ad esempio 6 modalità: ferroviaria, con bus in servizio extraurbano, con bus servizio urbano/suburbano, con tram, per metropolitana, con funicolare;

<sup>5</sup> ad esempio 6 contratti: due per il servizio ferroviario, due per servizio extraurbano con bus, uno per il servizio urbano/suburbano con bus e tram, uno per il servizio di metropolitana e funicolare

<sup>6</sup> ad esempio per l’uso, nello stesso viaggio, di differenti modalità di trasporto (tram e bus, o funicolari e metropolitana, o ferrovie afferenti a contratti diversi, o bus extraurbani afferenti a contratti diversi).

<sup>7</sup> ad esempio per l’uso, nell’ambito dello stesso viaggio, di diverse linee o di più corse effettuate con la stessa modalità (ad.es. tranviaria, ferroviaria, per metropolitana o con bus);

Per tdv a fasce zonali e / o senza la puntuale indicazione di origine e destinazione e comunque con la possibilità di utilizzo del tdv non limitata ad una corsa univocamente identificata, il dato esaustivo si ottiene dalle validazioni, resa obbligatorie, dello stesso tdv eseguite dal passeggero all'ingresso dell'infrastruttura del sistema di trasporto o alla salita a bordo del convoglio / veicolo ("check in"), e dal riconoscimento del tdv in occasione della validazione, da parte del passeggero medesimo, all'uscita dell'infrastruttura o alla discesa dal convoglio / veicolo ("check out").

La quantità complessiva **a consuntivo** di passKm / anno è pari alla somma dei prodotti delle singole unità ciascuna pari ad una coppia di eventi di validazione obbligatoria, in entrata ed in uscita (check in - check out), moltiplicato per la distanza chilometrica fra gli assi di mezzera delle fermate di salita e di discesa dal convoglio / veicolo stesso.

In modo equivalente, il dato è ottenibile sulla base dell'effettivo conteggio dei passeggeri saliti e discesi ad ogni fermata e della distanza fra le fermate.

Il dato complessivo **a consuntivo** è dunque, in generale, pari alla somma dei prodotti della quantità di passeggeri "presenti" a bordo (differenza fra saliti e discesi) fra due fermate consecutive di una corsa moltiplicato per la distanza chilometrica intercorrente fra gli assi di mezzera delle stesse.

Per tdv con determinata origine, destinazione e con validità limitata alla corsa prenotata, con o senza assegnazione di posto, la quantità complessiva di passkm è immediatamente calcolabile sulla base dei dati caratterizzanti la validità del tdv stesso.

Nella relazione di accompagnamento sono da specificare i coefficienti adottati per l'eventuale determinazione in modo convenzionale delle quantità di passeggerokm / anno a partire dai passeggeri / anno (ad esempio: percorrenza media per passeggero per modo) giustificando adeguatamente l'adozione di tale modalità di determinazione.

\*\*\*

#### Dati economici

##### **A18 Ricavi da traffico e Quantità dei titoli di viaggio**

I ricavi da indicare sono pari agli importi **a consuntivo** espressi in € al netto dell'Iva degli introiti derivanti dalla vendita nell'anno dei titoli di viaggio (tdv).

Nei ricavi vanno dettagliati:

- ricavi da tdv di corsa semplice e / o a tempo,
- ricavi da tdv giornalieri, plurigiornalieri, multipli (carnet, per utilizzo occasionale , ecc.), settimanali,
- ricavi da abbonamenti mensili,
- ricavi da abbonamenti annuali,
- eventuali compensazioni per agevolazioni tariffarie per particolari tipologie di utenza erogate da Enti o altri soggetti, quali compensazioni per minori ricavi da vendita tdv delle diverse tipologie indicate, a tariffa agevolata; le quantità dei tdv a tariffa agevolata con i relativi ricavi sono da includere nelle voci relative alle singole tipologie descritte. Nella relazione sono altresì da specificare separatamente le quantità delle diverse tipologie dei tdv a tariffa agevolata e relativi ricavi (per le varie categorie di utenza: per studenti, ecc),
- altri ricavi da traffico (vanno incluse in questa voce gli introiti derivanti dalle sanzioni amministrative sollevate, ma non i ricavi per noleggio e pubblicità);

Indicare l'importo degli introiti in € nelle prime righe, e nelle successive righe la quantità dei diversi tdv - secondo il richiamo degli indici numerici (da 1 a 4) - venduti direttamente dall'impresa o spettanti / attribuiti da ripartizione (clearing) fra imprese; utilizzare la relazione di accompagnamento per fornire maggiori dettagli.

Altresì indicare nella stessa relazione i coefficienti moltiplicatori che consentono di determinare i viaggi consentiti o stimati, utilizzabili per i diversi titoli di viaggio (tdv) differenti dalla semplice corsa, nonché la eventuale possibilità di passaggi molteplici sulle diverse corse nell'ambito di uno stesso viaggio, indicando quindi coefficienti appositi di conversione delle quantità di specifico tdv in passeggeri.

Indicare nella relazione di accompagnamento l'eventuale introduzione in corso d'anno di totale o parziale adeguamento delle tariffe e specificarne la decorrenza, come pure specificare il sistema tariffario integrato adottato.

Nella relazione dovrà essere fornita adeguata giustificazione dell'eventuale, del tutto eccezionale, indisponibilità dei dati di importo dei ricavi per tipo di tdv suddivisi per le modalità di trasporto e delle quantità degli stessi tdv utilizzati dall'utenza per i diversi servizi.

#### **A19 Corrispettivi per il servizio o in conto esercizio**

Indicare il complessivo effettivamente incassato del corrispettivo dell'esercizio dell'anno; in caso di saldo non ancora effettuato indicare il corrispettivo effettivamente incassato e la quota parte di corrispettivo non ancora incassato ma atteso, che include fatture emesse da incassare e fatture da emettere, al netto di eventuali riduzioni dovute a soppressioni e penali.

Specificare quindi la quota parte di corrispettivo relativo al servizio di trasporto e quello relativo alla attività di gestione dell'infrastruttura; nel caso di corrispettivo unico non differenziato per le due attività, è da riportare il relativo riparto dalla contabilità separata del bilancio, fornendo descrizione analitica di voci dettagliate e delle quantità.

In caso di contratti gross cost, la quota individuata come compensazione è da scorporare dai ricavi da traffico in A18.

Gli importi, espressi in € **al netto dell'IVA**, sono da indicare **a consuntivo** nell'ammontare complessivo e per modalità di trasporto.

#### **A20 Contributi CCNL**

Dato **a consuntivo** da immettere nei casi in cui i contributi per il CCNL (ex L 47/2004, 58/2005, 296/2006 ed eventuali contributi regionali per il CCNL) a valere sull'esercizio dell'anno destinati alle imprese che svolgono servizi TPL, sono stati erogati separatamente dai corrispettivi e non sono inclusi nell'ammontare degli stessi.

#### **A21 Costo totale del servizio**

Indicare il costo complessivo **a consuntivo** sostenuto dall'impresa per servizi effettivamente svolti nell'ambito dello specifico contratto, facendo riferimento alla contabilità separata del conto economico aziendale.

Per i servizi svolti con sistemi ad impianto fisso (ad es. metropolitane, tranvie, impianti a fune) indicare separatamente il costo effettivamente sostenuto per la gestione dell'infrastruttura annettendo ad esso l'eventuale canone di accesso all'infrastruttura esplicitato nei contratti di servizio; quindi indicare i costi d'infrastruttura come da documenti contrattuali o documenti condivisi fra ente concedente ed impresa concessionaria.



Nella relazione di accompagnamento l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli su ulteriori dati di costo coerentemente con quanto indicato nel conto economico aziendale (contabilità separata).

Le eventuali attività di gestione dell'infrastruttura svolte dall'affidatario del servizio, da includere comunque nella voce di costo totale, sono da riportare separatamente nella riga sottostante.

Nella relazione dovrà essere fornita adeguata giustificazione dell'eventuale indisponibilità, del tutto eccezionale, del dato di costo del servizio della singola modalità di trasporto.

Il costo del subappalto per attività di gestione dell'infrastruttura eventualmente svolte dall'affidatario del servizio è da ricomprendere nel costo totale della produzione del titolare del contratto.

\*\*\*

### Consistenza del personale e Costo

#### **A22 Addetti al servizio**

In questa sezione viene indicato il personale addetto all'attività di svolgimento del servizio.

Va indicata la consistenza media espressa a **consuntivo** nell'anno, complessivamente e per mansione.

La quantità preposta dei dirigenti è da conteggiare separatamente in A25.

Al fine della determinazione delle quantità di addetti è da calcolare la media ponderale delle singole unità di personale impiegato, incluso lavoratori interinali, collaboratori esterni incaricati e consulenti, calcolata sulla base delle giornate (od ore) effettive di lavoro, od in stato di attività, nell'esercizio dell'anno per ciascuna singola mansione.

Non è da includere nella formulazione del dato, il personale delle ditte subaffidatarie dei servizi di trasporto da contratto. Le quantità di addetti delle stesse sono certificate nel prospetto compilato da ciascuna ditta subaffidataria, da allegare alla relazione di accompagnamento.

E' da indicare per l'esercizio dell'anno il **costo in €** del personale addetto al servizio, complessivamente e nelle varie mansioni, **inclusivo di retribuzione ed oneri**.

La riga A22 rappresenta il totale delle righe successive inerenti al dettaglio di addetti per mansione: addetti alla guida o alla condotta, al movimento, al deposito, alle manutenzioni, amministrativi.

Per quanto concerne le metropolitane automatiche è da indicare il personale per il quale è stata rilasciata l'abilitazione ministeriale dell'Ustif, specificamente per metropolitana automatica. █

#### **A23 Addetti all'infrastruttura e costi**

In questa sezione viene indicato il personale addetto all'infrastruttura relativamente agli impianti fissi (es.: metropolitane, tranvie, impianti a fune); indicare nella relazione di accompagnamento, per le imprese che gestiscono anche l'infrastruttura di rete, in tutto od in parte, il dettaglio degli addetti e dei costi per la gestione dell'infrastruttura.

La quantità preposta dei dirigenti è da conteggiare separatamente in A25.

Al fine della determinazione delle effettive quantità di addetti è da calcolare la media ponderale delle singole unità di personale impiegato, incluso lavoratori interinali, collaboratori esterni incaricati e consulenti, calcolata sulla base delle giornate (od ore) effettive di lavoro, od in stato di attività, nell'esercizio dell'anno per ciascuna singola mansione.

Non è da includere nella formulazione del dato, il personale delle ditte subappaltatrici di lavori per la gestione dell'infrastruttura.

E' da indicare per l'esercizio dell'anno il **costo in €** del complessivo del personale impiegato addetto all'infrastruttura, complessivamente e nelle varie mansioni, **inclusivo di retribuzione ed oneri**.

La riga A23 rappresenta il complessivo delle riga successive contenenti il dettaglio per mansione, degli addetti alla circolazione, manutenzione, amministrativi.

**A24 Addetti totali**

Il totale degli addetti utilizzati per il contratto di servizio è pari alla somma dei dati delle celle in A22 e in A23.

**A25 Personale dirigente e costo**

Nelle righe relative alla quantità per mansione è da indicare la quantità media ponderata di personale dirigente da calcolare come in A23, indicando anche la quota parte per l'eventuale attività di gestione infrastruttura (impianti fissi).

Nelle righe relative al costo, **a consuntivo** per l'esercizio dell'anno, riportare il **costo in €** del personale dirigente, **inclusivo di retribuzione ed oneri**, complessivamente per l'impresa e specificamente per l'eventuale attività di gestione dell'infrastruttura.

**A26 Consiglio di Amministrazione e collegio sindacale costo**

Nella relazione di accompagnamento descrivere sinteticamente la composizione organi societari indicando separatamente eventuali organi o componenti a cui non è corrisposto compenso.

Nelle riga relative è da riportare la consistenza media ponderata (v. A22 e A23) nell'anno **a consuntivo** ed il **costo** dei componenti del consiglio e dei membri sindacali, **in € a consuntivo** dell'esercizio dell'anno **inclusivo di retribuzione ed oneri**, in accordo ai criteri di separazione contabile che vanno enunciati nella relazione di accompagnamento.

**A27 Organi di sorveglianza contabile e costo**

Nella relazione di accompagnamento descrivere sinteticamente la composizione organi di sorveglianza indicando separatamente eventuali organi o componenti a cui non è corrisposto compenso.

Nelle riga relative è da riportare la consistenza media ponderata (v. A22 e A23) nell'anno **a consuntivo** ed il **costo** di detti organi **in €, a consuntivo** dell'esercizio dell'anno, **inclusivo di retribuzione ed oneri**, in accordo ai criteri di separazione contabile che vanno enunciati nella relazione di accompagnamento.



## Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL

### Guida alla compilazione dei prospetti

(prospetto con indice N)

## Prospetto Servizi Navigazione

### Introduzione

Il prospetto è riferito ai contratti di servizio di Trasporto Pubblico esercitato tramite unità di trasporto per vie d'acqua, in mare, nei fiumi, nei laghi, in laguna.

Il prospetto è utilizzabile anche per contratti di servizio di Trasporto Pubblico per via aerea effettuato tramite elicotteri e idrovolanti, immettendo i dati nell'ultima colonna del prospetto, riservata ad altro servizio (od altra modalità) specificandone opportunamente la tipologia.

Il prospetto è da compilare dall'Impresa che svolge il servizio.

Il prospetto è da corredare da una relazione di accompagnamento per l'illustrazione di particolari aspetti richiesti di seguito e indicati nella guida alla relazione di accompagnamento.

Il prospetto compilato è riferito ad un singolo contratto; una impresa titolare di più contratti deve compilare un prospetto per ciascuno dei contratti attivi nell'anno 2012.

I dati da immettere nel prospetto devono riguardare esclusivamente l'attività consistente nell'espletamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale e non comprendere attività diverse eventualmente svolte dall'impresa, pur se disciplinate nel medesimo contratto.

L'impresa che subaffida il servizio compila un prospetto con dati certificati del servizio da essa svolto direttamente e certifica, in un ulteriore prospetto, i dati complessivi avvalendosi dei dati certificati dall'impresa subaffidataria relativi alla quota parte del servizio svolto dalla medesima.

A tal fine l'impresa titolare del contratto acquisisce dalla subaffidataria, il prospetto dei dati certificati secondo le modalità del decreto sulla certificazione, relativamente alla quota parte dei servizi subaffidati.

L'impresa titolare del contratto trasmette quindi all'Osservatorio il prospetto con i dati certificati complessivi del servizio dell'intero contratto e il prospetto con i dati certificati della subaffidataria, corredati dalle relative relazioni di accompagnamento.

Nel caso in cui il servizio regolato da un contratto è svolto da imprese riunite in Consorzio, o in associazione o raggruppamento temporaneo (ATI o RTI), il soggetto titolare del contratto compila un prospetto contenente i dati certificati relativi all'intero servizio contrattualizzato, avvalendosi dei dati certificati forniti dalle imprese del Consorzio o dell'ATI/RTI e dalle eventuali subaffidatarie.

A tal fine l'impresa titolare del contratto acquisisce da ciascuna delle imprese partecipanti e dalle eventuali subaffidatarie, il prospetto dei dati certificati secondo le modalità del decreto sulla certificazione, relativamente alla quota parte dei servizi prodotta dalle imprese medesime.

L'impresa titolare del contratto trasmette quindi all'Osservatorio il prospetto con i dati certificati complessivi del servizio dell'intero contratto e i prospetti con i dati certificati di ciascuna impresa partecipante al Consorzio o all'ATI/RTI, corredati dalle relative relazioni di accompagnamento.

L'impresa subappaltatrice che esegue prestazioni o lavori non direttamente inerenti l'attività di servizio, p.es. attività di gestione dell'infrastruttura o di manutenzione degli impianti, non è chiamata alla compilazione del prospetto. Degli oneri relativi si tiene conto nella voce relativa al costo sostenuto nel prospetto da compilare a cura dall'impresa appaltante.

La mancata restituzione dei prospetti compilati, la mancata certificazione dei dati, il mancato inserimento del dato richiesto in corrispondenza della singola voce, nonché un uso improprio di quanto precisato nella guida alla compilazione, configurano mancata trasmissione dei dati richiesti, che è sanzionabile ai sensi del comma 7 dell'art. 16 bis del D.L. 95 / 2012, previa comunicazione all'impresa inadempiente.

\*\*\*

#### Dati identificativi

##### **N1 Regione / Provincia Autonoma**

Indicare l'Ente territoriale regionale o provinciale (per le Province Autonome) di riferimento per il contratto stipulato.

Specificare l'Ente diverso (p.es. statale) da quelli di riferimento indicati al punto N1, con cui è stato stipulato un contratto che include servizi di navigazione, per i quali sono da compilare separatamente i relativi prospetti con dati certificati.

##### **N2 Impresa**

Riportare la denominazione e la ragione sociale dell'Impresa, e la partita IVA;

##### **N3 Membri Consorzio / ATI**

Numero Imprese che fanno parte dell'ATI o Consorzio affidatario (indicare 1 se non si tratta di Consorzio o ATI); indicare separatamente anche il numero di imprese che hanno svolto servizi di trasporto pubblico in subaffidamento nell'anno.

##### **N4 Contratto / decorrenza - scadenza / affidamento / codice CIG**

Per l'indicazione del tipo di contratto e della procedura di affidamento è sufficiente indicare la lettera selezionata fra le lettere da **A)** ad **S)** dell'elenco di cui al punto R4 della guida alla relazione di accompagnamento.

Indicare il periodo di validità del contratto riportando le date complete di decorrenza e scadenza.

Riportare il codice di gara CIG.

Per le tipologie di contratto e di affidamento non identificate nell'elenco di cui al citato R4, è da fornire nella relazione di accompagnamento l'adeguata descrizione nella quale deve essere illustrato con l'opportuno dettaglio caratteristiche ed aspetti particolari del contratto stipulato evidenziando l'eventuale mantenimento nell'anno, dell'affidamento tramite proroga o rideterminazione della data di scadenza originaria.

**N5 Enti affidanti**

Indicare l'Ente o gli Enti sottoscrittori del contratto, per conto dei quali il servizio viene erogato anche se non ricadenti nel territorio di riferimento indicato al punto N1.

\*\*\*

**Dati di produzione****N6 Produzione (Navigliomiglio nautico)**

Per gli scopi del monitoraggio dell'Osservatorio la produzione del servizio si intende riferita all'unità di trasporto per vie d'acqua, sinteticamente denominata "naviglio", che effettua il servizio su una rotta percorrendo una distanza misurata in miglio nautico, con la contestuale indicazione delle quantità offerte di postomiglio.

Per **produzione complessiva** del servizio in **miglia nautiche** (•navigliomiglio) si intende la somma delle lunghezze delle rotte di percorso effettivo seguite dai navigli utilizzati nelle singole corse effettuate nell'ambito del programma di servizio; alla produzione in miglia è da associare la misura della **capacità offerta** (•postomiglio) corrispondente, determinabile come in N9.

La capacità offerta nell'unità di misura postomiglio può essere calcolata separatamente per le tipologie di posto offerto: posti a sedere e posti in piedi, la cui quantità è stabilita in relazione agli standard di qualità sull'occupazione del naviglio dichiarati ed adottati (eventualmente stabiliti dall'autorità di bacino e posti alla base della programmazione, per rotta, per bacino, per tipologia di servizio).

La produzione annua del servizio va indicata **a consuntivo**; deve essere riferita all'anno solare ed indicata come somma delle quantità di navigliomiglia percorse con le corse **effettuate** (somma delle quantità di corsamiglio = somma quantità di navigliomiglio) e come somma dei postomiglio per tipologia di naviglio, per posti a sedere, specificando nella relazione di accompagnamento le postazioni (o singole aree) per diversamente abili, ed i posti in piedi.

Le tipologie di naviglio considerate per l'individuazione delle differenti capacità di trasporto in funzione anche delle diverse tipologie di servizio sono:

- **Traghetto misto** per passeggeri (con possibilità di carico di autovetture e merci);
- **Traghetto misto veloce** per passeggeri (con possibilità di carico di autovetture e merci);
- **Battello** a motore, foraneo o non, per passeggeri
- **Monocarena veloce** per passeggeri;
- **Aliscafo** per passeggeri;
- **Catamarano** per passeggeri;
- Altro: da precisare nel prospetto il diverso naviglio in dotazione utilizzato, o l'unità di trasporto via aerea.

Nella relazione di accompagnamento sono da illustrare le caratteristiche tipologiche dei diverse tipologie di naviglio e delle particolarità del servizio offerto.

La produzione erogata nell'anno deve essere indicata al netto di corse tecniche, interruzioni, soppressioni e scioperi.

Per la produzione del servizio elicotteristico l'unità di misura miglio nautico è da sostituire, sia per la produzione che per la capacità di trasporto, con il miglio aereo.

**N7 Corse effettuate**

Quantità di corse complessivamente effettuate nell'anno **a consuntivo**; per corsa si intende l'esercizio realizzato fra gli attracchi ai due moli di inizio e fine percorso; Il complessivo si ottiene considerando la quantità di giornate nell'anno nelle quali la corsa è stata effettuata.

**N8 Ore di servizio**

Rappresenta il totale del servizio offerto al pubblico (servizio commerciale), da indicare in ore e minuti, calcolato sulla base degli orari al pubblico (momento di termine dell'imbarco passeggeri e inizio del momento di sbarco passeggeri) ed è pari alla sommatoria della durata di ogni singola corsa per la quantità di giornate nelle quali la corsa è ripetuta.

Il totale del servizio commerciale include i tempi delle fermate intermedie ed esclude i tempi di sosta nelle località di termine e inizio corsa.

La quantità di ore di servizio annuo **a consuntivo** è riferita all'esercizio delle corse effettivamente realizzate.

Nella relazione di accompagnamento l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli.

**N9 Capacità offerta (Postomiglio)**

Quantità di posti complessivamente offerti in ogni corsa moltiplicato per le miglia nautiche percorse nell'esercizio dell'anno.

L'indice relativo alla produzione dei posti offerti lungo l'intero percorso di una corsa, è misurato con l'unità Postomiglio, da calcolare complessivamente considerando i posti a sedere (e i posti per carrozzine disabili) e gli eventuali posti in piedi negli spazi liberi non occupati;

È richiesto il dato **a consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dovute a corse tecniche, soppressioni, anche parziali, anche a causa di sciopero.

**N10 di cui Postomiglio a sedere**

Quantità di posti a sedere in una corsa, contrattualmente offerti, moltiplicato per la lunghezza del percorso in miglia effettuato dalla corsa medesima. È richiesto il dato **a consuntivo** al netto di eventuali riduzioni dovute a soppressioni anche parziali, anche per causa di sciopero.

Tale grandezza è inferiore a quanto indicato in N9 se lo standard di qualità stabilito dall'autorità competente per il servizio, riguardante l'occupazione della particolare tipologia di naviglio utilizzata per uno specifico servizio, comprende posti in piedi.

La quantità massima di posti in piedi per ciascun tipo di unità di trasporto è stabilita dall'autorità in modo eventualmente differenziato per rotta o per bacino in cui il naviglio viene impiegato, o sulla base della densità (pers/mq) e della superficie disponibile netta non occupata, riportando le specificità nella relazione di accompagnamento.

Separatamente sono da indicare le unità di Postomiglio per le postazioni o nelle aree per diversamente abili in carrozzina.

**N11**

Non utilizzato

**N12 Lunghezza rete del servizio**

Somma delle lunghezze in miglia delle singole rotte; la lunghezza della rotta percorsa nelle due direzioni di marcia è calcolata come somma delle lunghezze delle rotte per la corsa di andata e la corsa di ritorno.

Tale indicatore fornisce una stima dell'estensione della rotte offerte **da programma** intese come relazioni di traffico incluse nel programma di servizio.

Le rotte possono svilupparsi parzialmente al di fuori dei confini acquatici del territorio regionale: in tal caso è da indicare nel prospetto, illustrando il dettaglio in relazione di accompagnamento, la somma delle estensioni delle rotte (in miglia) situate al di fuori dei confini acquatici del territorio regionale, calcolate dall'eventuale ultima fermata intermedia.

**N13 Quantità massima di unità d'acqua utilizzate contemporaneamente**

Il dato **da programma** da immettere nel prospetto restituisce il massimo valore della quantità di corse da effettuare contemporaneamente; nella relazione di accompagnamento è parimenti da riportare il dato della quantità massima di unità di naviglio utilizzate contemporaneamente, distinguendone la tipologia e precisando la rotta.

Il dato va estratto dalla programmazione e non tiene conto di eventi eccezionali.

**N14 Quantità unità navigabili ed Età media flotta**

Indicare la quantità di naviglio delle diverse tipologie **effettivamente** utilizzati per il contratto, incluso quelle assegnate per riserva tecnica;

Nel caso in cui una medesima impresa utilizzasse i medesimi navigli per i servizi di più contratti, è da precisare nella relazione di accompagnamento l'effettivo utilizzo temporale dei medesimi navigli per i diversi servizi.

L'Età media del parco unità navigabili è da calcolare con due cifre decimali a partire dall'anno di prima messa in servizio (varo) dell'unità stessa, immettendo nel prospetto il dato distinto per tipologia.

Non sono da conteggiare le unità di soccorso, navigabili o terrestri, come pure le unità ausiliarie.

Eventuali interventi di ristrutturazione dei navigli sono da descrivere nella relazione di accompagnamento.

\*\*\*

**Indicatori del servizio****N15 Velocità commerciale**

Si intende valutare la velocità dei servizi offerti al pubblico.

In questa casella va indicato il rapporto N6 / N8.

\*\*\*

**Dati di utenza****N16 Passeggeri / anno**

La relazione di accompagnamento deve contenere la descrizione del metodo di stima utilizzato

per la misurazione dei “passeggeri” trasportati, specificando chiaramente a quale modo utilizzato (o insieme di modi utilizzati) il dato si riferisce.

In caso di **stima tramite campagne di rilevazione** della frequentazione è necessario descrivere nella separata relazione di accompagnamento le modalità di rilevazione, il periodo di rilevazione, il tasso di campionamento, le modalità di raccolta dei dati ed i valori degli eventuali coefficienti di espansione (es. dal dato giornaliero o settimanale a quello annuo).

In caso di **stima tramite la quantità di titoli viaggio** venduti o attribuiti da ripartizione (clearing), indicare nella separata relazione di accompagnamento, i metodi di misurazione ed i valori adottati per i coefficienti di fruizione utilizzati<sup>1</sup>

In entrambi i casi, od per eventuali altre modalità di stima opportunamente descritte, nella relazione di accompagnamento vanno descritti i metodi di misurazione ed i valori adottati del tasso di trasbordo<sup>2</sup> applicato per calcolare la quantità complessiva di passaggi effettuati sulle diverse corse a partire dai viaggi o viceversa<sup>3</sup>.

Va inoltre specificato se il dato è da intendersi come:

- quantità di “viaggi” origine-destinazione espliciti utilizzando uno o più modi dell’insieme considerato (nel qual caso indicare se e come viene conteggiata la possibile molteplicità di utilizzo di distinte linee / rotte / corse nello stesso viaggio).

- come quantità dei “passaggi”, o “salite” (nel qual caso in ogni singolo viaggio viene conteggiata ogni passaggio / salita, su ogni distinta linea / corsa utilizzata).

Si richiamano qui di seguito alcuni aspetti importanti di cui tenere conto nella stima.

- Stima mediante “conteggio” dei saliti e discesi ad ogni fermata di ogni linea presa in considerazione: si ha una completa conoscenza della quantità di “passaggi”, non si ha conoscenza della quantità di “viaggi” che va determinata in base al tasso di trasbordo rilevato in modo esogeno rispetto al conteggio dei saliti / discesi.
- Stima basata sui dati di “validazione” su sistemi che prevedono la validazione di ogni titolo di viaggio ad ogni salita di ogni distinta corsa (fattispecie tipica nel caso di presenza degli apparati di validazione a bordo delle unità di trasporto): si ha la conoscenza della quantità di “passaggi”; anche in questo caso la quantità di “viaggi” va determinata in base al tasso di trasbordo rilevato in modo esogeno rispetto al conteggio delle validazioni.
- Stima basata sui dati di “validazione” nell’ambito di sistemi che prevedono la validazione di ogni titolo di viaggio solo all’ingresso nel sistema stesso (ed eventualmente all’uscita, fattispecie tipica nel caso di presenza degli apparati di validazione a terra alle fermate o alle stazioni): si ha la conoscenza della quantità di “viaggi”; in questo caso è la quantità dei “passaggi” che va determinata in base al tasso di trasbordo rilevato in modo esogeno rispetto al conteggio delle validazioni.
- Stima basata sui dati di “vendita dei titoli di viaggio”: va tenuto conto che in genere, nelle grandi aree metropolitane, vigono sistemi di tariffazione integrata nei quali i titoli di

<sup>1</sup> esempio : 1 abbonamento mensile = 30 viaggi, valore determinato tramite indagine presso le rivendite al momento dell’acquisto

<sup>2</sup> esempio : tasso di trasbordo medio dei passeggeri con abbonamento mensile (= numero medio di linee/corse utilizzate per un viaggio origine-destinazione = 1,7, valore determinato tramite indagine a bordo dei veicoli;

<sup>3</sup> quindi: quantità abbonamenti mensili venduti x 30 x 1,7 = quantità passaggi effettuati con abbonamento mensile



viaggio permettono, per ultimare un "viaggio", di utilizzare distinte modalità di trasporto<sup>4</sup> potenzialmente afferenti a distinti contratti di servizio<sup>5</sup>. In questo caso vanno innanzi tutto determinati, per ciascun titolo di viaggio, i coefficienti di fruizione cioè il numero di viaggi che mediamente vengono effettuati con il titolo in parola sui modi afferenti ai distinti contratti di servizio e, all'interno di ciascun contratto di servizio vanno determinati i coefficienti di trasbordo eventualmente distinti in "intermodali"<sup>6</sup> ed "intramodali"<sup>7</sup>.

E' sempre possibile operare una semplificazione considerando tutte le linee afferenti allo stesso contratto come appartenenti ad un unico modo "indistinto".

Per i servizi per i quali i tdv emessi hanno validità limitata alla corsa identificata nel tdv stesso, la determinazione della quantità passeggeri su una corsa è pari alla quantità di tdv emessi per la corsa stessa.

E' evidente che va posta particolare attenzione nell'operare confronti fra valori riferiti a realtà diverse e stimati con metodi diversi, curando di non sommare i "viaggi" con i "passaggi".

#### **N17 Passeggeromiglio nautico / anno**

Immettere nel prospetto il dato per le diverse tipologie di naviglio e di servizio **effettivamente** offerto.

Descrivere altresì nella relazione di accompagnamento le modalità di stima coerentemente con quanto indicato in N16.

Per tdv a fasce zonali e / o senza la puntuale indicazione di origine e destinazione e comunque con la possibilità di utilizzo del tdv non limitata ad una corsa univocamente identificata, il dato esaustivo si ottiene dalla conoscenza della validazione resa obbligatoria, del determinato tdv, effettuata da un passeggero all'ingresso della banchina di attracco dell'imbarcadere o alla salita a bordo del naviglio ("check in"), e dal riconoscimento di validazione dello stesso tdv da parte del medesimo passeggero all'uscita dell'imbarcadere o alla discesa dal naviglio ("check out").

La quantità complessiva a **consuntivo** di passKm / anno è pari alla somma dei prodotti delle singole unità, ciascuna pari ad una coppia di eventi obbligatori di validazione, in entrata ed in uscita (check in - check out), moltiplicato per la distanza in miglia nautiche fra le fermate / attracchi di salita e di discesa dal naviglio stesso.

In modo equivalente, il dato è ottenibile sulla base dell'**effettivo** conteggio dei passeggeri saliti e discesi ad ogni fermata. Il dato complessivo è pari alla somma dei prodotti della quantità di passeggeri "presenti" a bordo (differenza fra saliti e discesi) fra due fermate consecutive di una corsa moltiplicato per la distanza Kilometrica intercorrente fra gli assi di mezzera delle stesse.

Per tdv con determinata origine, destinazione e con validità limitata alla corsa prenotata, con o senza assegnazione di posto, la quantità complessiva di passmiglio è immediatamente calcolabile sulla base dei dati caratterizzanti la validità del tdv stesso.

Nella relazione di accompagnamento devono essere specificati gli eventuali coefficienti adottati

<sup>4</sup> ad esempio 6 modalità: ferrovia, bus extraurbani, bus urbani/suburbani, tram, metropolitana, funicolare

<sup>5</sup> ad esempio 6 contratti: due per servizi ferroviari, due per servizi di bus extraurbani, uno per il servizio urbano/suburbano di bus e tram, uno per il servizio di metropolitana e funicolare

<sup>6</sup> ad esempio per l'uso, nello stesso viaggio, di differenti modalità di trasporto (tram e bus, o funicolari e metropolitana, o ferrovie afferenti a contratti diversi, o bus extraurbani afferenti a contratti diversi).

<sup>7</sup> ad esempio per l'uso, nello stesso viaggio, di differenti linee/corse appartenenti allo stesso modo (tranviario, ferroviario, di metropolitana o di bus)

per la determinazione convenzionale delle quantità di passeggeromiglia / anno a partire dai passeggeri / anno (ad esempio: percorrenza media per passeggero) giustificando l'adozione di tale modalità di determinazione.

\*\*\*

#### Dati economici

##### **N18 Ricavi da traffico e Quantità titoli di viaggio**

I ricavi da indicare sono pari agli importi espressi in € degli introiti derivanti dalla vendita nell'anno dei titoli di viaggio (tdv). Gli importi dei tdv relativi ad un percorso di navigazione superiore a 50 Km sono da riportare al netto di Iva.

Nei ricavi vanno dettagliati:

- ricavi da tdv di corsa semplice e / o a tempo,
- ricavi da tdv giornalieri, plurigiornalieri, multipli (carnet, per utilizzo occasionale , ecc.), settimanali,
- ricavi da abbonamenti mensili,
- ricavi da abbonamenti annuali,
- eventuali compensazioni per agevolazioni tariffarie per particolari tipologie di utenza erogate da Enti o altri soggetti, quali compensazioni per minori ricavi da vendita tdv delle diverse tipologie indicate, a tariffa agevolata; la quantità dei tdv a tariffa agevolata con i relativi ricavi sono da includere nelle voci relative alle singole tipologie descritte. Nella relazione sono altresì da specificare separatamente le quantità delle diverse tipologie dei tdv a tariffa agevolata e relativi ricavi (per le varie categorie di utenza: per studenti, ecc),
- altri ricavi da traffico (vanno incluse in questa voce gli introiti derivanti dalle sanzioni amministrative sollevate, ma non i ricavi per noleggio e pubblicità);

Indicare nella prima colonna la quantità di titoli di viaggio venduti direttamente dall'impresa o spettanti / attribuiti da ripartizione (clearing), utilizzando la relazione di accompagnamento per fornire maggiori dettagli; nelle colonna successiva per ogni tipologia di unità di trasporto / di servizio è da immettere il dato dell'importo espresso in €.

Altresì indicare nella stessa relazione i coefficienti moltiplicatori che consentono di determinare i viaggi consentiti o stimati, utilizzabili per i diversi titoli di viaggio (tdv) differenti dalla semplice corsa, nonché la eventuale possibilità di passaggi molteplici sulle diverse corse nell'ambito di uno stesso viaggio, indicando quindi coefficienti appositi di conversione delle quantità di specifico tdv in passeggeri.

Indicare nella relazione di accompagnamento l'eventuale introduzione in corso d'anno di totale o parziale adeguamento delle tariffe e specificarne la decorrenza, come pure specificare il particolare sistema tariffario integrato adottato che non dovesse consentire la possibilità di ottenere dati disaggregati.

##### **N19 Corrispettivi in conto esercizio**

Indicare la somma complessiva del corrispettivo annuo effettivamente incassato; in caso di saldo non ancora effettuato indicare il corrispettivo effettivamente incassato e la quota parte di corrispettivo non ancora incassato ma atteso (incluse fatture emesse da incassare e fatture da emettere) al netto di eventuali riduzioni dovute a soppressioni e penali.

Scorporare la quota di corrispettivo che viene corrisposta dall'Ente finalizzata alla gestione delle infrastrutture, qualora specificatamente contrattualizzata.

Nella relazione di accompagnamento può essere indicato il corrispettivo per la gestione infrastruttura non differenziato, ma dettagliato nella contabilità separata dell'impresa; in tal caso fornire descrizione analitica di voci e quantità considerate.

In caso di contratti gross cost è da scorporare la quota individuata come compensazioni e la quota individuata come ricavi da traffico che devono essere indicati a parte nella specifica parte della scheda (punto N18).

Tutti gli importi sono da indicare espressi in **€ al netto dell'IVA**.

#### **N20 Contributi CCNL**

Dato **a consuntivo** da immettere nel caso in cui i contributi per il CCNL (ex L 47/2004, 58/2005, 296/2006 ed eventuali altri contributi regionali) a valere sull'esercizio dell'anno per le imprese che svolgono servizi TPL sono stati erogati separatamente dai corrispettivi e non sono inclusi nell'ammontare degli stessi.

#### **N21 Costo totale**

Indicare il costo complessivo **a consuntivo** sostenuto dall'impresa per i servizi effettivamente svolti riferiti al singolo contratto, facendo riferimento alla contabilità separata del conto economico aziendale, specificando altresì, nelle riga successive, il costo in **€ al netto di IVA** del carburante **effettivamente** consumato ed il costo / canone di accesso all'infrastruttura (diritti e servizi portuali, ecc.) **a consuntivo** per l'esercizio nell'anno.

Nella relazione di accompagnamento l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli su ulteriori dati di costo coerentemente con quanto indicato nel conto economico aziendale (contabilità separata).

\*\*\*

#### **Consistenza del personale e costo**

#### **N22 Addetti al servizio e costo**

In questa sezione viene indicato il personale addetto all'attività di svolgimento del servizio navigazione.

Va indicata la consistenza media degli addetti espressa **a consuntivo** nell'anno, complessivamente e distinti per mansione.

La quantità preposta dei dirigenti è da conteggiare separatamente in N25.

Al fine della determinazione delle quantità di addetti è da calcolare la media ponderale delle singole unità di personale impiegato, incluso lavoratori interinali, collaboratori esterni incaricati e consulenti, calcolata sulla base delle giornate (od ore) effettive di lavoro, od in stato di attività, nell'esercizio dell'anno per ciascuna singola mansione.

Non è da includere nella formulazione del dato, il personale delle ditte subaffidatarie dei servizi di trasporto da contratto. Le quantità di addetti impiegati dalle stesse sono precisate nel prospetto compilato dalla ditta subappaltatrice da allegare alla relazione di accompagnamento del titolare del contratto.

E' da indicare per l'esercizio dell'anno il **costo in €** del personale addetto all'effettuazione del servizio di navigazione, complessivamente e nelle varie mansioni, **inclusivo di retribuzione ed**

**oneri**, non includendo il personale appartenente alla stazione portuale.

La riga N22 è da riportare la somma totale delle righe successive specializzate per l'immissione del dato di dettaglio inerente gli addetti alla navigazione appartenenti all'impresa, operanti a bordo e per eventuali operazioni a terra, dedicati alle manutenzioni, con compiti amministrativi.

#### **N23 Addetti infrastruttura e costi**

Nel caso l'impresa di servizi di navigazione svolga per contratto, anche solo in parte, l'attività tipica di una stazione portuale ad es. inerente gli attracchi per le fermate intermedie, o altre da specificare nella relazione, è da indicare nel prospetto **a consuntivo** la quantità media ponderale nell'anno sulla base delle effettive giornate (ed ore) di impiego, degli addetti adibiti alle mansioni inerenti le attività e il costo **a consuntivo** sostenuto in €, **inclusivo di retribuzione ed oneri**.

La quantità degli eventuali dirigenti preposti è da conteggiare separatamente in N25.

Sono da includere come in N22 i lavoratori interinali, i collaboratori esterni incaricati i consulenti quale media ponderale, tenendo conto, al fine del calcolo delle unità complessive, delle giornate effettive (ed ore) impegnate nell'anno.

Non è da includere il personale delle ditte subappaltatrici e della gestione dell'infrastruttura e dei lavori. Le quantità dei singoli addetti delle stesse sono precisate nel prospetto compilato da ciascuna ditta subappaltatrice allegato alla relazione di accompagnamento del titolare del contratto.

La riga N23 rappresenta il totale delle righe successive contenenti il dettaglio degli addetti.

Per il servizio elicotteristico nella valutazione dei costi di infrastruttura sono da contemplare l'eliporto, gli impianti necessari, le superfici di decollo e atterraggio.

#### **N24 Addetti totali**

Il totale degli addetti utilizzati per il contratto di servizio è pari alla somma dei dati delle celle N22 + N23

#### **N25 Personale dirigente e costo**

Nella prima riga è da indicare la quantità media ponderata sull'effettivo impiego del personale dirigente e nella riga successiva la quota parte relativa all'eventuale attività di gestione portuale.

Nelle righe relative al costo, **a consuntivo** per l'esercizio dell'anno, riportare il **costo in €** del personale dirigente, **inclusivo di retribuzione ed oneri**, complessivamente per l'impresa e specificamente per l'eventuale attività di gestione portuale.

#### **N26 Consiglio di Amministrazione e collegio sindacale e costo**

Nella relazione di accompagnamento descrivere sinteticamente la composizione degli organi societari indicando separatamente eventuali organi o componenti a cui non è corrisposto alcun compenso.

Nelle righe relative è da riportare la consistenza media ponderata sull'effettivo periodo di attività, nell'anno **a consuntivo** ed il **costo** dei componenti del consiglio e dei membri sindacali, **in € a consuntivo** dell'esercizio dell'anno **inclusivo di retribuzione ed oneri** (v. in N22 e N23), in accordo ai criteri di separazione contabile che vanno enunciati nella relazione di accompagnamento.

**N27 Organi di sorveglianza contabile e costo**

Nella relazione di accompagnamento descrivere sinteticamente la composizione organi societari indicando separatamente eventuali organi o componenti a cui non è corrisposto compenso.

Nelle righe relative è da riportare la consistenza media ponderata nell'anno **a consuntivo** ed il **costo** di detti organi in **€**, **a consuntivo** dell'esercizio dell'anno, **inclusivo di retribuzione ed oneri** (v. N22 e N23), in accordo ai criteri di separazione contabile che vanno enunciati nella relazione di accompagnamento.



## Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL

### Guida alla Relazione di accompagnamento ai prospetti compilati

#### **Relazione di accompagnamento**

##### **Introduzione**

La presente guida delinea i contenuti essenziali della relazione di accompagnamento che deve essere allegata ad ogni singolo prospetto riferito ad un contratto di servizio di Trasporto Pubblico Locale di linea per passeggeri, locale e regionale, anche ferroviario.

La relazione di accompagnamento è da approntare dalla singola impresa che svolge il servizio o la quota parte di un servizio in subaffidamento, ed è finalizzata ad illustrare particolari aspetti, di cui si richiede l'illustrazione utile ad una esaustiva comprensione e giustificazione dei dati immessi nel prospetto compilato.

L'impresa compila una relazione di accompagnamento per ogni prospetto riferito ai servizi disciplinati da ciascun contratto.

I dati economici certificati dall'impresa dovranno essere congruenti con il bilancio aziendale;

La relazione compilata dalla mandataria di una associazione o raggruppamento o di Consorzio, dovrà contenere la descrizione delle imprese mandanti o consorziate.

La relazione di accompagnamento deve riportare aspetti relativi alle imprese di subaffidamento.

\*\*\*

##### **Dati identificativi**

#### **R1 Regione o Provincia Autonoma**

Indicazione del territorio in cui ricade l'Ente che ha stipulato il contratto, o il territorio di interesse per il servizio contrattualizzato da Ente diverso (p.es. statale) da quelli di riferimento in R1.

#### **R2 Impresa di servizi di trasporto**

La descrizione dell'impresa include la composizione societaria, l'illustrazione delle attività svolte dall'impresa con elementi utili ad inquadrare l'operatività dell'impresa nel settore del TPL.

Nella relazione sono anche da evidenziare i nominativi del legale rappresentante dell'impresa o del consorzio e dei rispettivi sindaci chiamati a certificare i dati trasportistici, economico e finanziari secondo le modalità del Decreto Interministeriale 16 Novembre 2013 (G.U. serie generale n. 50 del 1 marzo 2014).

La relazione deve riportare la firma del legale rappresentante oltre a quella del compilatore dei

prospetti, il cui nominativo è da indicare corredato di recapito per un eventuale contatto.

Riportare inoltre indirizzo PEC e sito internet, ove esistente.

### **R3 Membri Consorzio / ATI / Subaffidamenti**

In caso in cui il contratto fosse stipulato da un Consorzio o ATI/RTI, il Consorzio che ha sottoscritto il contratto o l'impresa mandataria deve fornire nella relazione una elencazione delle imprese consorziate che svolgono il servizio, ovvero delle imprese mandanti dell'associazione / raggruppamento, corredando l'elenco da una descrizione sintetica come richiesto al punto R2.

Nella relazione includere e descrivere come al punto R2 anche le imprese che nell'esercizio dell'anno, o porzione di esso, hanno svolto servizi in subaffidamento.

Sono da allegare alla relazione di accompagnamento dell'impresa titolare del contratto, i singoli prospetti con i dati certificati compilati dalle imprese del Consorzio nonché dell'ATI/RTI e dell'impresa/e subaffidataria/e di quote del servizio.

### **R4 Contratto / decorrenza e scadenza / tipo di affidamento**

Nella relazione occorre specificare la tipologia del contratto di servizio o del contratto di concessione di servizio di trasporto passeggeri, corredato dalle date di decorrenza e scadenza in gg/mm/aa, esplicitando la eventuale clausola di prosecuzione del servizio alla scadenza del periodo di validità ed evidenziando l'eventuale sussistenza nell'anno di riferimento del regime di proroga, indicandone il provvedimento ed il relativo riferimento normativo.

Il tipo di contratto stipulato con l'Ente pubblico e la tipologia di affidamento, devono essere indicati nel prospetto riportando la lettera corrispondente da selezionare fra le lettere da **A) a S)** del seguente elenco:

- A) Contratto di servizio pubblico affidato con aggiudicazione diretta "in house"** ad un soggetto giuridicamente distinto (operatore interno) su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture, con riferimento al paragrafo 2 dell'art. 5 del Regolamento CE 1370 / 2007, richiamata poi la disposizione nell'art. 61 della Legge 99 / 2009;
- B) Contratto di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno affidato con aggiudicazione diretta**, con riferimento al paragrafo 4 dell'art. 5 del Regolamento CE 1370 / 2007, richiamata la disposizione nell'art. 61 della Legge 99 / 2009;
- C) Contratto di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 600.000 chilometri l'anno affidato con aggiudicazione diretta a piccola o media impresa (<23 autobus)**, con riferimento al paragrafo 4 dell'art. 5 del Regolamento CE 1370 / 2007, richiamata poi la disposizione nell'art. 61 della Legge 99 / 2009;
- D) Con provvedimento di emergenza** (in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione) della durata non superiore a 2 anni che possono assumere forma di:
  - 1) aggiudicazione diretta di contratto di servizio pubblico;
  - 2) proroga contrattuale;

3) imposizione di obblighi di servizio.

con riferimento al paragrafo 5 dell'art. 5 del Regolamento CE 1370 / 2007, richiamata poi la disposizione nell'art. 61 della Legge 99 / 2009;

- E) Contratto di servizio pubblico di trasporto su ferrovia con aggiudicazione diretta** (durata non superiore a 10 ani elevabile fino a 15 anni), con riferimento al paragrafo 6 dell'art. 5 del Regolamento CE 1370 / 2007, richiamata poi la disposizione nell'art. 61 della Legge 99 / 2009;
- F) Procedura concorsuale aperta** a tutti gli operatori nel rispetto dei principi di trasparenza e di non discriminazione, con riferimento al paragrafo 3 dell'art. 5 del Regolamento CE 1370 / 2007, richiamata poi la disposizione nell'art. 61 della Legge 99 / 2009;
- G) Procedura concorsuale** con riferimento all'art. 30 del D.lgs. 163 / 2010, (non richiamata la disposizione nell'art. 61 della Legge 99 / 2009); in tal caso la scelta del concessionario deve avvenire nel rispetto dei principi desumibili dal Trattato e dei principi generali relativi ai contratti pubblici e, in particolare, dei principi di trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento, proporzionalità, previa gara informale a cui sono invitati almeno cinque concorrenti, se sussistono in tale numero soggetti qualificati in relazione all'oggetto della concessione, e con predeterminazione dei criteri selettivi.
- H) Altro da specificare**
- I) Procedura concorsuale aperta** con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'art. 18 del D.lgs. 422 / 1997 e smi, richiamate nell'art. 55 del D.lgs 163 / 2006 e smi;
- L) Procedura concorsuale ristretta**, con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'art. 18 del D.lgs. 422 / 1997 e smi, richiamate nell'art. 55 del D.lgs 163 / 2006 e smi ;
- M) Procedura concorsuale negoziata** previa pubblicazione di un bando di gara, con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'art. 18 del D.lgs. 422 / 1997 e smi, richiamate nell'art. 56 del D.lgs 163 / 2006 e smi;
- N) Procedura concorsuale negoziata** senza pubblicazione di un bando di gara, con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'art. 18 del D.lgs. 422 / 1997 e smi, richiamate nell'art. 57 del D.lgs 163 / 2006 e smi;
- O) Gestione in economia - amministrazione diretta** ove i servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti enti locali (valori inferiori alla soglia comunitaria per servizi); con riferimento alle disposizioni del comma 1 dell'art. 18 del D.lgs. 422 / 1997, richiamate nell'art. 125 del D.lgs 163 / 2006 e smi;
- P) Procedura concorsuale** in cottimo fiduciario (valori inferiori alla soglia comunitaria per servizi), con riferimento alle disposizioni del comma 1 dell'art. 18 del D.lgs. 422 / 1997 e smi, richiamate nell'art. 125 del D.lgs 163 / 2006 e smi;
- Q) Procedura concorsuale** a dialogo competitivo, con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'art. 18 del D.lgs. 422 / 1997, richiamate nell'art. 58 del D.lgs 163 / 2006 e smi;
- R) Procedura concorsuale** accordo quadro, con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'art. 18 del D.lgs. 422 / 1997, richiamata nell'art. 59 del D.lgs 163 / 2006 e smi:
- S) Altro da precisare**



**R5 Enti affidanti**

Specificare nella relazione l'Ente affidante con cui è stato stipulato il contratto, precisando se si tratta di Ente locale o Comprensorio o Ente di bacino, Agenzia, ecc., ed inquadrando territorialmente lo stesso.

Nel caso in cui il contratto fosse stipulato con Ente diverso da Regione o dalle Province Autonome, sono da specificare le fonti dell'eventuale corrispettivo per il servizio riportate nel contratto, motivando l'eventuale mancata trasmissione dell'informazione sulle fonti.

Nella relazione dovrà essere evidenziato e descritto il contratto per servizi locali o regionali - per i quali sono parimenti da compilare i prospetti con dati certificati - svolti nel territorio nazionale, stipulato con un Ente nazionale (p.es. Stato) o internazionale, diverso da quelli di riferimento al punto R1.

\*\*\*

**Dati di produzione****R6 Produzione (CorsaKm)**

In questa sezione della relazione l'impresa può fornire elementi aggiuntivi al fine di meglio descrivere le quantità indicate nel prospetto compilato.

Nel caso di compilazione di più prospetti, l'Impresa riepiloga il totale dei dati forniti nei singoli prospetti compilati in una delle relazioni, riservando un rinvio alla stessa nelle altre relazioni.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

**R7 Corse effettuate****R8 Ore di servizio al pubblico**

In questa sezione della relazione l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti nel prospetto compilato.

**R9 Capacità offerta (PostoKm)**

In questa sezione della relazione l'Impresa dovrà fornire tutti i dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti nel singolo prospetto compilato.

Sono da riportare la determinazione esatta della capacità (specificando se da contratto o da omologazione: carta di circolazione od altra documentazione) ovvero, in caso di diversi standard di offerta, va espressamente riportata la quantità di posti in piedi per metro quadrato (pass/mq) adottata nel calcolo; va inoltre riportata la differente capacità di trasporto dei singoli veicoli utilizzati anche in relazione a specifici standard di qualità sull'occupazione del veicolo dichiarati ed adottati; ecc)

La quantità massima di posti in piedi per ciascun tipo di autobus per servizio urbano/suburbano va determinata in base alla densità (pers/mq) prefissata, eventualmente differenziata per veicolo, per direttrice o per bacino o zona in cui il veicolo viene impiegato, tenendo conto della superficie netta disponibile non occupata da strapuntini / ribaltine e postazioni per carrozzina.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

**R10 di cui per posto a sedere (PostoKm)**

L'impresa dovrà inserire nella relazione i dettagli utili ad integrazione di quanto già indicato nella sezione R9, al fine di una completa descrizione dei dati inseriti nel singolo prospetto compilato, riferendosi in particolare agli specifici standard di qualità sull'occupazione del singolo veicolo dichiarati ed adottati: ad es. previsione di solo posti a sedere, standard relativo ai posti in piedi.

Separatamente sono da indicare le postazioni per diversamente abili in carrozzina.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

**R11 non utilizzato****R12 Lunghezza della rete dei servizi**

L'impresa dovrà dettagliare nella relazione, ad integrazione dei dati del prospetto, per ognuno dei servizi svolti in diverse zone di territorio sulle varie direttrici o linee, disciplinati da un medesimo contratto, la lunghezza delle linee delle rete che si sviluppano parzialmente al di fuori del territorio regionale (o provinciale per la Provincia Autonoma) in cui ricade l'Ente che ha stipulato il contratto.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

**R13 Quantità massima di corse effettuate contemporaneamente**

Nella relazione deve essere riportata la quantità massima di veicoli utilizzati contemporaneamente (dato da turnazione) per ogni contratto, distinguendo la tipologia di veicolo e la fascia oraria di massimo impegno.

Nel caso di compilazione di più prospetti, l'Impresa riepiloga il totale dei dati forniti nei singoli prospetti compilati in una delle relazioni, riservando un rinvio alla stessa nelle altre relazioni.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

**R14 Quantità ed Età media dei veicoli utilizzati**

L'impresa che effettua diversi servizi disciplinati da differenti contratti con, anche parzialmente, i medesimi veicoli, specifica nella relazione la quantità dei veicoli utilizzati nei singoli contratti e le corrispondenti ore di utilizzo degli stessi veicoli per il singolo contratto.

L'impresa descrive gli eventuali interventi di ristrutturazione del materiale rotabile che hanno comportato una diversa determinazione dell'età del veicolo rispetto quella del veicolo in origine; in questo caso la descrizione deve essere dettagliata per singola tipologia di veicolo.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

\*\*\*

**Indicatori del servizio****R15 Non utilizzato**

\*\*\*

**Dati di utenza**

**R16 Passeggeri / anno**

Per la determinazione di quantità di "passeggeri" trasportati, la relazione di accompagnamento deve contenere la descrizione:

- del metodo di stima utilizzato, per ogni contratto, specificando chiaramente a quale modalità di trasporto il dato si riferisce;
- delle modalità di rilevazione, del periodo di rilevazione, del tasso di campionamento, delle modalità di raccolta dei dati ed dei valori di eventuali coefficienti di espansione (es. dal dato per giornata o per settimana a quello per l'anno), qualora la determinazione della quantità di passeggeri si avvalga di campagne di rilevazione della frequentazione;
- dei metodi di misurazione adottati e dei "coefficienti di fruizione" utilizzati<sup>1</sup>, qualora la determinazione di "passeggeri" sia ricavata dalla quantità dei titoli viaggio venduti o attribuiti dalla ripartizione (clearing);
- dei metodi di misurazione adottati e del "tasso di trasbordo"<sup>2</sup> <sup>3</sup> applicato per risalire alla quantità complessiva di passaggi effettuati sulle diverse corse partendo dalla quantità di viaggi;
- e l'eventuale assunzione di non operare la distinzione fra intermodali e intramodali, decritta nella guida alla compilazione, considerando quindi che tutte le corse afferenti al medesimo contratto siano effettuate con un'unica modalità;

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

**R17 Passeggerokm / anno**

L'impresa descrive nella relazione, per ogni contratto, le modalità di stima coerentemente con quanto indicato nella guida alla compilazione dei prospetti, tenendo in conto quanto precisato in A16.

In particolare l'impresa evidenzia:

- il procedimento adottato nell'ambito della bigliettazione elettronica per ricavare dalla validazione di un determinato tdv effettuata dal passeggero il dato richiesto;
- la obbligatorietà della validazione imposta al passeggero;
- la presenza di apparecchiature per la validazione di "check in" e "check out" rispettivamente all'ingresso ed all'uscita dell'infrastruttura, o a bordo del convoglio alla salita e alla discesa;
- l'eventuale diverso procedimento;
- la modalità, la frequenza e i periodi, le giornate delle campagne di rilevazione della quantità di passeggeri "presenti" a bordo (differenza fra saliti e discesi) e indica l'organismo incaricato dello svolgimento e delle elaborazioni delle raccolte dei dati e del tasso di campionamento;
- i coefficienti adottati per la determinazione convenzionale delle quantità di passeggerokm /

<sup>1</sup> esempio : 1 abbonamento mensile = 30 viaggi, valore determinato tramite indagine presso le rivendite al momento dell'acquisto;

<sup>2</sup> esempio : tasso di trasbordo medio dei passeggeri con abbonamento mensile (= quantità media di linee/corse utilizzate per un singolo viaggio origine-destinazione = 1,7, valore determinato tramite indagine a bordo dei veicoli;

<sup>3</sup> quindi: quantità abbonamenti mensili venduti x 30 x 1,7 = quantità passaggi effettuati con abbonamento mensile;

anno a partire dai passeggeri / anno, motivando adeguatamente eventuale adozione di tale modalità di determinazione.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

\*\*\*

#### Dati economici

##### **R18 Ricavi da traffico e Quantità dei titoli di viaggio**

La presente relazione deve fornire, per ogni contratto, gli elementi di dettaglio relativi ai ricavi da traffico ed alla quantità dei titoli di viaggio (tdv).

In particolare vanno descritte le tipologie di titoli di viaggio effettivamente vendute nell'anno ed eventualmente distinte per periodi a differente regime tariffario (es: aumento delle tariffe; introduzione tariffe integrate, ecc.)

Come precisato nella guida alla compilazione dei prospetti, sono da specificare:

- le quantità delle diverse tipologie dei tdv a tariffa agevolata e i relativi ricavi separatamente per le varie categorie di utenza: per studenti, ecc);
- le agevolazioni tariffarie erogate da Enti o altri soggetti per particolari tipologie di utenza, quali compensazioni per minori introiti da vendita di tdv a tariffa agevolata;
- gli altri ricavi da traffico come le sanzioni amministrative sollevate, ecc;
- la quantità e tipo dei tdv venduti direttamente dall'impresa distintamente da quelli spettanti / attribuiti da ripartizione (clearing) fra imprese, nonché l'ammontare dei ricavi relativi.

Vanno inoltre descritti i coefficienti moltiplicatori che consentono di determinare i viaggi consentiti o stimati, utilizzabili per i diversi titoli di viaggio (tdv) differenti dalla semplice corsa, nonché la eventuale possibilità di passaggi molteplici sulle diverse corse nell'ambito di uno stesso viaggio, indicando quindi coefficienti appositi di conversione delle quantità di uno specifico tdv in quantità di passeggeri.

Nel caso di compilazione di più prospetti, l'Impresa riepiloga il totale dei dati forniti nei singoli prospetti compilati; dovrà inoltre essere indicato lo specifico riferimento nel Conto Economico Aziendale.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

##### **R19 Corrispettivi per il servizio o in conto esercizio**

In questa sezione della relazione l'Impresa dovrà fornire tutti i dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti nel singolo prospetto compilato.

Deve essere specificato :

- il totale effettivamente incassato del corrispettivo dell'esercizio dell'anno; in caso di saldo non ancora effettuato specificare il corrispettivo effettivamente incassato e la quota parte di corrispettivo non ancora incassato ma atteso, che include fatture emesse da incassare e fatture da emettere, al netto di eventuali riduzioni dovute a soppressioni e penali.
- la quota di corrispettivo che viene corrisposta dall'Ente per la gestione delle infrastrutture qualora specificatamente contrattualizzata; è da indicare il corrispettivo non differenziato ma dettagliato nella contabilità separata dell'impresa relativo all'eventuale attività di gestione dell'infrastruttura; in tal caso fornire descrizione analitica di voci e quantità considerate.

- In caso di contratti gross cost è da scorporare la quota individuata come compensazione dalla quota individuata come ricavi da traffico, già indicata a parte nella specifica parte del prospetto (in R18).

Tutti gli importi sono da indicare a **consuntivo** espressi in **€ al netto dell'iva**.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

#### **R20 Contributi CCNL**

In questa sezione della relazione l'Impresa dovrà fornire tutti i dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti nel singolo prospetto compilato.

Deve essere specificato il dato a consuntivo per l'esercizio :

- Ammontare dei contributi per il CCNL (ex L 47/2004, 58/2005, 296/2006 ed eventuali altri contributi regionali) a valere sull'esercizio dell'anno per le imprese che svolgono servizi TPL erogati separatamente dai corrispettivi e non sono inclusi nell'ammontare degli stessi, specificando il corrispettivo effettivamente incassato e la quota parte di corrispettivo non ancora incassato ma atteso,.
- Quantità di addetti cui fanno riferimenti i detti contributi.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

#### **R21 Costo totale del servizio**

Fornire gli elementi utili a descrivere il costo complessivo a **consuntivo** sostenuto dall'impresa per i servizi effettivamente svolti nell'ambito dello specifico contratto, facendo riferimento alla contabilità separata del conto economico aziendale.

Per i servizi svolti con sistemi ad impianto fisso (ad es. metropolitane, tranvie, impianti a fune) indicare ed illustrare:

- il costo effettivamente sostenuto per la gestione dell'infrastruttura separando l'eventuale canone di accesso all'infrastruttura esplicitato nei contratti di servizio;
- i documenti contrattuali o i documenti condivisi con l'ente concedente in merito ai costi d'infrastruttura.

L'Impresa dovrà fornire eventuali dettagli su ulteriori dati di costo coerentemente con quanto indicato nella conto economico aziendale (elementi della contabilità separata).

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

\*\*\*

#### **Consistenza del personale e costo**

#### **R22 Addetti al servizio e costi**

In questa sezione vengono descritte le modalità di individuazione del personale addetto all'attività di svolgimento del servizio precisando:

- le modalità di stima della consistenza media ponderata sull'effettivo impiego giornaliero o anche solo orario, sia complessivamente che nella mansione di cui fornire il dettaglio, calcolata a consuntivo nell'anno, ed il relativo costo in € inclusivo di retribuzione ed oneri;
- nel dettaglio la modalità di stima delle media ponderale unità per lavoratori interinali, per

collaboratori esterni incaricati, per consulenti calcolando la media ponderale ricavata tenendo conto delle giornate effettive in stato di attività nell'esercizio dell'anno ed il relativo costo in € inclusivo di retribuzione ed oneri.

L'Impresa dovrà fornire eventuali dettagli su ulteriori dati di costo coerentemente con quanto indicato nella conto economico aziendale (elementi della contabilità separata).

Nel caso di compilazione di più prospetti, al fondo della sezione l'Impresa riepiloga il totale dei dati forniti nei singoli prospetti compilati; dovrà inoltre essere indicato lo specifico riferimento nel Conto Economico Aziendale.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

### **R23 Addetti all'infrastruttura e costi**

In questa sezione vengono descritte le modalità di individuazione del personale addetto all'infrastruttura relativamente agli impianti fissi fornendo il dettaglio degli addetti e dei relativi costi per la gestione dell'infrastruttura descrivendo:

- la modalità di stima della consistenza media espressa a consuntivo nell'anno, complessivamente e per mansione ed il relativo costo in € inclusivo di retribuzione ed oneri.
- nel dettaglio la modalità di stima delle unità per lavoratori interinali, per collaboratori esterni incaricati, per consulenti calcolando la media ponderale ricavata tenendo conto delle giornate effettive in stato di attività nell'esercizio dell'anno ed il relativo costo in € inclusivo di retribuzione ed oneri.

Inoltre è da riportare la quantità degli addetti delle ditte subaffidatrici, da trarre dai prospetti compilati dalle ditte di appartenenza ed allegate alla relazione di accompagnamento.

L'Impresa dovrà fornire eventuali dettagli su ulteriori dati di costo coerentemente con quanto indicato nella conto economico aziendale (elementi della contabilità separata).

Nel caso di compilazione di più prospetti, al fondo della sezione l'Impresa riepiloga il totale dei dati forniti nei singoli prospetti compilati; dovrà inoltre essere indicato lo specifico riferimento nel Conto Economico Aziendale.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

### **R24 Addetti totali**

In questa parte della relazione va effettuata la verifica di congruità complessiva dei dati di costo e di personale ricavati e forniti per ogni singolo contratto e verificata la congruità con quanto riportato nel bilancio aziendale.

L'Impresa dovrà fornire eventuali dettagli per consentire la verifica di coerenza con quanto indicato nella conto economico aziendale.

### **R25 Personale dirigente e costo**

In questa sezione vengono descritte le modalità di individuazione del personale dirigente e precisate:

- le modalità di stima della consistenza media espressa a consuntivo nell'anno, complessivamente e per mansione ed il relativo costo in € inclusivo di retribuzione ed oneri.
- nel dettaglio la modalità di stima degli incaricati esterni e dei consulenti calcolando la media

ponderale ricavata tenendo conto delle giornate effettive in stato di attività nell'esercizio dell'anno ed il relativo costo in € inclusivo di retribuzione ed oneri.

L'Impresa dovrà fornire eventuali dettagli su ulteriori dati di costo coerentemente con quanto indicato nella conto economico aziendale (elementi della contabilità separata).

Nel caso di compilazione di più prospetti, al fondo della sezione l'Impresa riepiloga il totale dei dati forniti nei singoli prospetti compilati; dovrà inoltre essere indicato lo specifico riferimento nel Conto Economico Aziendale.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

#### **R26 Consiglio di Amministrazione e collegio sindacale costo**

Nella relazione descrivere sinteticamente la composizione organi societari ed il relativo costo, indicando separatamente eventuali organi o componenti a cui non è corrisposto compenso

L'Impresa dovrà fornire eventuali dettagli su ulteriori dati di costo coerentemente con quanto indicato nella conto economico aziendale (elementi della contabilità separata).

Nel caso di compilazione di più prospetti, al fondo della sezione l'Impresa riepiloga il totale dei dati forniti nei singoli prospetti compilati; dovrà inoltre essere indicato lo specifico riferimento nel Conto Economico Aziendale.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

#### **R27 Organi di sorveglianza contabile e costo**

Nella presente relazione descrivere sinteticamente la composizione organi di sorveglianza ed il relativo costo, indicando separatamente eventuali organi o componenti a cui non è corrisposto compenso

L'Impresa dovrà fornire eventuali dettagli su ulteriori dati di costo coerentemente con quanto indicato nella conto economico aziendale (elementi della contabilità separata).

Nel caso di compilazione di più prospetti, al fondo della sezione l'Impresa riepiloga il totale dei dati forniti nei singoli prospetti compilati; dovrà inoltre essere indicato lo specifico riferimento nel Conto Economico Aziendale.

Inoltre l'Impresa potrà fornire eventuali dettagli utili ad una completa descrizione dei dati inseriti.

REGIONE	IMPRESA	INDIRIZZO
ABRUZZO	A.M.A. Azienda Mobilità Aquilana S.p.A.	Località Campo di Pile 67100 L'AQUILA
ABRUZZO	A.R.P.A. Autol. Reg. Il Pubbl. Abruzzesi S.p.A.	Via Astinio Herio 66100 CHIETI
ABRUZZO	BALTOUR S.r.l.	C.da Piano Delfico 64100 TERAMO
ABRUZZO	BLASIOLI LUIGI e C. S.n.c.	Via Puccini, 3 65121 PESCARA
ABRUZZO	BOSCHETTI FERNANDO	Via Istonia 66051 CUPELLO (CH)
ABRUZZO	CARDINALE Srl Viaggi e Turismo	Via Teramo, 37 65121 PESCARA
ABRUZZO	CASCIATO Autolinee S.r.l.	Via Dante 66040 BORRELLO (CH)
ABRUZZO	CERIELLA Srl - Autoservizi	Via Mazzini n.364 66054 VASTO (CH)
ABRUZZO	CIARROCCHI ELIA & FIGLI S.n.c. - Autolinee	Contrada Tordinia 64100 TERAMO
ABRUZZO	CIVITARESE F.LLI S.r.l. - Autolinee	Via Giudea n.2 66026 ORTONA (CH)
ABRUZZO	COMUNE DI CIVITELLA ROVETO	67054 CIVITELLA ROVETO (AQ)
ABRUZZO	COMUNE DI PINETO	64025 PINETO (TE)
ABRUZZO	COMUNE DI SULMONA	Via Mazzara n.21 67039 SULMONA (AQ)
ABRUZZO	COSTANTINI Srl Autolinee	Via Fratelli Bandiera n.8 66051 CUPELLO (CH)
ABRUZZO	D'AMICO DOMENICO Eredi Snc	Fraz. Fano a Corno 64045 ISOLA DEL GRAN SASSO (TE)
ABRUZZO	D'AMICO ETTORE Eredi di D'Amico Gianpaolo e Gianluigi Snc	Fraz. Fano a Corno 64045 ISOLA DEL GRAN SASSO (TE)
ABRUZZO	DI CURZIO Viaggi S.r.l.	Via Giovanni XXIII n.7 67050 CIVITA D'ANTINO (AQ)
ABRUZZO	DI FONZO DONATO & F.LLI S.p.A. - Società	Contrada S. Antonio Abate 66054 VASTO (CH)
ABRUZZO	DI GIACOMO & C. Srl	Via Adriatico n.2 66050 LISCIA (CH)
ABRUZZO	DI PASSIO ARMANDO	Via P. Vecchiarelli 67051 CANISTRO (AQ)
ABRUZZO	DI PASSIO TOUR S.r.l.	Piazza Gran Sasso n.17 67054 CIVITELLA ROVETO (AQ)
ABRUZZO	DICARLOBUS Srl	Via Lazio n.11 66045 SCHIAVI D'ABRUZZO (CH)
ABRUZZO	E. DI FEBBO CAPUANI di Capuani G. - Autolinee	Via Nazionale, 20 64020 SCERNE (CH)
ABRUZZO	ENEA S.r.l.	Via della Torretta n.4 67069 TAGLIACOZZO (AQ)
ABRUZZO	FERRARA Autoservizi e Noleggi S.r.l.	Contrada Lami n.23 66017 PALENA (CH)
ABRUZZO	FERROVIA ADRIATICO-SANGRITANA S.p.A.	Via Dalmazia n.9 66034 LANCIANO (CH)
ABRUZZO	FERROVIA ADRIATICO-SANGRITANA S.p.A.	Via Dalmazia n.9 66034 LANCIANO (CH)
ABRUZZO	FRACASSA AUTOLINEE SRL	Viale F. Crispi n.132 64100 TERAMO
ABRUZZO	GASPARI BUS Srl	Via Matteotti n.12 64021 GIULIANOVA (TE)
ABRUZZO	GASPARI S.r.l. - Autolinee	Via Ponte Vezzola n.168 64100 TERAMO
ABRUZZO	GESTIONE TRASPORTI METROPOLITANI S.p.A.	San Luigi Ortione, 4 65128 PESCARA
ABRUZZO	GIALONARDO MANLIO E VINCENZO S.n.c.	Via Pietro Nenni n.17 65022 BUSSI SUL TIRINO (PE)
ABRUZZO	GIOVANNUCCI ALBERTO	Frazione San Martino 63041 ACQUASANTA TERME (AP)
ABRUZZO	JACOVETTI S.a.s. di Antonio Iacovetti	S.S. 17 Km. 150+380 67031 CASTEL DI SANGRO (AQ)
ABRUZZO	LA PANORAMICA di Chiacchiaretta F. & C. - Aut. S.n.c.	Via Aldo Moro n.114 66020 SAN GIOVANNI TEATINO (CH)
ABRUZZO	MARCOZZI S.n.c. di Marcozzi Luigi & C.	Via Sardinara n.86 64100 TERAMO



ABRUZZO	MARCOZZI S.r.l.	Largo Rosciano 64046 MONTORIO AL VOMANO (TE)
ABRUZZO	NAPOLIONE F.LLI P. e T. di Maria Rita Napoleone & C. S.n.c.	C.da Santa Liberata 66026 ORTONA (CH)
ABRUZZO	PASSUCCI VIAGGI Srl	Via Cesare Battisti n.6 66041 ATESSA (CH)
ABRUZZO	RIPANI F.LLI S.n.c. di Ripani Leante & C.	Via Tirso n.22 64100 TERAMO
ABRUZZO	RIPANI S.n.c. Autol. E Noleggio di Ripani G. e G.	Via Romagna Manoja n.2 64100 TERAMO
ABRUZZO	S.A.T. s.r.l. Società Autoservizi TESSITTORE	S.S. 16 Sud Km. 520+490 66054 VASTO (CH)
ABRUZZO	S.A.T.A.M. s.r.l. Servizi Automob. Abruzzo Molise	Via Aldo Moro n.114 66020 SAN GIOVANNI TEATINO (CH)
ABRUZZO	S.C.A.V. Soc. Coop. Autotrasporti Avezzano r.l.	Via Marruvio, 90 67051 AVEZZANO (AQ)
ABRUZZO	SPINELLI NICOLA FILIPPO	Via Rascitti n.1 66040 ARCHI (CH)
ABRUZZO	SURIANO UGO	Corso Italia n.28 66050 ROCCASPINALVETI (CH)
ABRUZZO	TRENITALIA S.p.A.	Via Ferrari 65100 PESCARA
BASILICATA	Astra srl	Via Monte Rosa n. 3 Castelluccio inferiore
BASILICATA	Autolinee Nolè srl	loc. Montagnola s.n.
BASILICATA	Autoservizi Moretti srl	Via Foggia, 78 Melfi
BASILICATA	Giminelli Felice	Via circumvallazione n. 2 - San Severino Lucano
BASILICATA	Consorzio Trasporti Aziende Basilicata (Cotrab)	Via Appia n. 185 85100 Potenza
BASILICATA	Coop. Casam	via della Scienza, zona PAIP Matera
BASILICATA	Coop. Sociale Trasporto 2000	Via Modena n. 38 - 85051 Bella (Pz)
BASILICATA	F.lli De Carlo snc	C.da Spinosa 85056 Ruoti (Pz)
BASILICATA	Faruolo Maria Teresa	C/da Molinella n. 26 85058 Vietri di Potenza
BASILICATA	Ferrovie Appulo Lucane srl (FAL srl)	Corso Italia n. 8 - 70123 BARI
BASILICATA	Grassani & Garofalo	via Nazionale, 81 75025 Policoro
BASILICATA	Mossuca e Figli sas	P.zza Archimede n. 2 - Melfi
BASILICATA	Oliiva Luigi	Via Santa Lucia, 23 Montescaglioso
BASILICATA	Roman Service srl	Via Garibaldi - Mormanno (Cs)
BASILICATA	Sita Sud srl	Via Appia n. 185 - 85100 Potenza
BASILICATA	Trenitalia	
BASILICATA	Ventre Michele & c. snc	c.da Pergola 85052 Marsico Nuovo
CALABRIA	Comune di Nardodipace	
CALABRIA	Ferrovie della Calabria s.r.l.	Via Milano, 28, Catanzaro
CALABRIA	Società Consortile a r.l. "A.D.M. - Autoservizi Dei Due Mari"	P.zza Autolinee n.36 (CS)
CALABRIA	Società Consortile a r.l. "CO.ME.TRA. - Consorzio Meridionale Trasporti"	via Milano, 28 (CZ)
CALABRIA	Società Consortile a r.l. "Consorzio Autolinee Due"	P.zza della Provincia, n.30 (CS)
CALABRIA	Società Consortile a r.l. "S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali"	via Lagani, c.da Bovetto, Ravagnese (RC)
CALABRIA	Società Consortile a r.l. "T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi"	via D.Frugiuele n.11 (CS)
CALABRIA	Società Consortile a r.l. "TR.IN.CAL. - Trasporti Integrati Calabresi"	via Foro Boario (RC)
CALABRIA	Trenitalia S.p.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 Roma

CAMPANIA	AUTOLINEE VINCENZO DAMIANO	VIAMAROTTA12 82030LIMATOLA (BN)
CAMPANIA	A.C.D. di Caruccio Domenico & C. s.a.s.	ViaCroce#0 840620Ievano sul Tusciano (Sa)
CAMPANIA	A.I.R. SPA	via Fasano ZI Loc Pianotardines.n. 83100Avellino AV
CAMPANIA	A.N.M. S.p.A.	ViaV.G. Marino1 80125NapoliNA
CAMPANIA	A.T.C. Azienda Trasporti Campani	via Appia km 195+200 81041Vitulazio
CAMPANIA	AciernoStefano Srl	via D.Candela7 83022Baiano AV
CAMPANIA	ALILAURO GRUSON S.p.A.	Piazzale Stazione marittima - Molo angiono 80133Napoli NA
CAMPANIA	ALILAURO S.p.A.	Piazzale Stazione marittima - Molo angiono 80133Napoli NA
CAMPANIA	AMTS S.p.A.	Via S. Colomba - 139/141 82030BENEVENTO (BN)
CAMPANIA	Angelo Ferrazza & C. sas	Via Cesare Battisti61 81016Piedimonte matese CE
CAMPANIA	ATEC s.r.l.	Via V. Veneto#2 84025Eboli (Sa)
CAMPANIA	Autolinee GORRASI Francesco s.n.c.	Via Litoranea di Campolongo sn 84025Eboli (Sa)
CAMPANIA	Autolinee Bartolini Srl	C/daCarbocisi, km49+100 sn 83011Altavilla Irp.AV
CAMPANIA	AUTOLINEE BIZZARRO S.R.L.	C/da TORREPALAZZO Z.I. sn 82030TORRECUSO(BN)
CAMPANIA	Autolinee C.T.I. - A.T.I. SpA	VIA Fasano Z.I. loc. Pianotardines 83100AvellinoAV
CAMPANIA	Autolinee Caruccio Michele	VIA Gaudi31 83020San Michele di Serino (AV)
CAMPANIA	Autolinee CURCIO s.r.l.	
CAMPANIA	AUTOLINEE CURRERI S.R.L.	Via delle Fornaci6 84035PollaSA
CAMPANIA	AUTOLINEE D'AGOSTINO S.n.c.	Piazza KENNEDY 10 80069VICO EQUENSE (NA)
CAMPANIA	Autolinee e Noleggi dell'Alto Sele srl	VIA D. di Salvatore2 81020Castel Morrone(CE)
CAMPANIA	Autolinee Eredi	Via Duomo85 83040Capeosele AV
CAMPANIA	Arturo LAMANNA s.n.c.	Via Mezzacapone85 84036Sala Consilina(Sa)
CAMPANIA	Autolinee f.lli Verdicchio di Carfora Vincenza e C snc	Via Kennedy25 81027San Felice a Cancellio CE
CAMPANIA	Autolinee Francesco e Giuseppe	
CAMPANIA	MANSI s.n.c.	Via Nuova # 84020 Petina(Sa)
CAMPANIA	AUTOLINEE GIUSEPPE MARGARELLI	VialeVIALE ANTONIO GRAMSCI39 82030CASTELPOTO (BN)
CAMPANIA	Autolinee L.A.S. di Giuseppe Apicella; Michel Letteriello e Domenico Stassano s.n.c.	Largo S. Antonio # 84022Campagna (Sa)
CAMPANIA	Autolinee Mastrantoni Srl	Via Sferracavalli27 3043Cassinio PR
CAMPANIA	Autolinee MEZZULLO S.n.c. di Pepe Lucia e C. Autoservizi Pubblici	PiazzaPiazza Ruggiero3 81100Caserta (CE)
CAMPANIA	Autolinee MINELLA	
CAMPANIA	di Minella Pasqualina Lucia e C s.a.s.	Via G. Vicinanza16 84123SalernoSA
CAMPANIA	Autolinee Morriello Gregorio e C. sas	Contrada Contrada Teglia5 84021Buccino SA
CAMPANIA	Autolinee Nisi Armando e figli di Nisi Luisa sas	Via Vicinale Cravatta1 84036Sala Consilina SA
CAMPANIA	Autolinee Pecori di Pecori Emilio & C. s.a.s.	Via S. Pecori6 84020Roscigno(Sa)

CAMPANIA	Autolinee Ruocco s.r.l.		
CAMPANIA	AUTOLINEE SELJITTO S.r.l.		C.so Umberto 16 84039Teggiano(Sa)
CAMPANIA	Autolinee Trulio Domenico		FRAZ. CIARDELLI 19 83015 PIETRASTORNINA (AV)
CAMPANIA	Autolinee Zampetti & C. S.a.s.		C/da Pescara, PIP Iotto 16 83040Conza della CampaniaAV
CAMPANIA	Autolinee		VIA S. Egidio92 MontefuscoAV
CAMPANIA	BUONOTURIST s.r.l.		Via Torriione 1-93 84127SalernoSA
CAMPANIA	Autoservizi		Via Alfani 84099San Cipriano Picentino(Sa)
CAMPANIA	COPPOLA s.r.l.		Via C. Colombo89 84017Positano (Sa)
CAMPANIA	Autoservizi		
CAMPANIA	Flavio GIOIA s.a.s.		
CAMPANIA	Autoservizi CONTE		
CAMPANIA	di Conte Gerardo & C. s.n.c.		Via Cartiere00 84020Colliano(Sa)
CAMPANIA	AUTOSERVIZI DI CAPRIO di Di Caprio Giuseppe & C. sas		VIASTAZIONE 22 82030DUGENTA (BN)
CAMPANIA	Autoservizi di Giordano I.&C.S.a.S.		ViaLoc. Filette 29 84020 Palamonte (SA)
CAMPANIA	Autoservizi Eredi Roberto Ferrazza srl		Via A. Gaetani4 81013Piedimonte matese CE
CAMPANIA	AUTOSERVIZI FUSCO N. C. S.N.C. DI FUSCO R.		VIAA.DIAZ 1 80051 AGEROLA NA
CAMPANIA	Autoservizi GAETANI S.r.l.		VIAVia Ortale72 81030Sessa Aurunca(CE)
CAMPANIA	Autoservizi Moretti S.r.l.		VIA Foggia 14 85025Melfi (PZ)
CAMPANIA	Autoservizi Riccicelli srl		Via Appia 1423 4028Martina di Minturno LT
CAMPANIA	AUTOSERVIZI RISPOLI S.r.l.		largoLARGO FONTANA9 82030CASALDUNI (BN)
CAMPANIA	Autoservizi Romanelli srl		Via della Libertà35 Rocca d'EvandroCE
CAMPANIA	Autoservizi SANTOMAJURO Cosimo & C. s.n.c.		viaTempalta005 84069 Roccadaspide(Sa)
CAMPANIA	Autoservizi SARDELLA S.r.l.		viale Italia sn. 81057TEANO(CE)
CAMPANIA	AUTOSERVIZI UNIVERSAL SRL		viaNapoli 332 80053Castellammare di Stabia(NA)
CAMPANIA	Azienda ing. Marzio Giannoni & C. S.a.s		VIA Serroncellisn 83043Bagnoli IRPAV
CAMPANIA	Azienda Mobilità Ufifana		VIA PIANO DI ZONAsn 83031Ariano IrpinoAV
CAMPANIA	AZIENDA TRASPORTI CAMPANA S.R.L.		VIA GINO DORIA84 80128NAPOLI na
CAMPANIA	Azienda Viaggi Di Maio S.r.l.		VIA Pittoli188 83045Calitri(AV)
CAMPANIA	BENEDUCE AGOSTINO & C. S.N.C.		VIAFORNARI 1 80004Somma Vesuviana(NA)
CAMPANIA	Buonotourist TPL srl		Via Torriione91/93 Salerno
CAMPANIA	C.T.P. S.p.a.		ViaPonte dei Francesi37/E 80146Napoli(NA)
CAMPANIA	Califano		Via Tenente Falco22 84085 Mercato San Severino (Sa)
CAMPANIA	Caputo Bus srl		Contrada Contrada Pescara39 83040Conza della Campania AV
CAMPANIA	CAREMAR - Campania Regionale Marittima S.p.A.		Via Conte Carlo di castemola14 80133Napoli NA
CAMPANIA	CIAV Consorzio Italiano		
CAMPANIA	Autotrasporto Viaggiatori		Via Sichelmanno22 84100Salerno(Sa)
CAMPANIA	CLP Sviluppo Industriale Spa		Corso Arnaldo Lucci153 80142Napoli Na

CAMPANIA	CLP Sviluppo Industriale Spa ex ACMS	Corso Arnaldo Lucci153 80142Napoli NA
CAMPANIA	CO.SA.T.	viaGiulio Pastore17 84131Salerno(Sa)
CAMPANIA	Società Consortile a R.L.	viaPonte dei Francesi 37/E 80146NAPOLI(NA)
CAMPANIA	Compagnia Trasporti Pubblici S.p.A.	via Matteo Luciani 33 84121Salerno(Sa)
CAMPANIA	CSTP SPA in liquidazione	Corso Umberto 146 80023Caiavano NA
CAMPANIA	DAV srl	VIA Verdesca12 81010Giorlano CE
CAMPANIA	Ditta Giuseppe Gianfrancesco Autoservizi	Contrada Torricella Caraccio/os.n. 84020EROLI SA
CAMPANIA	Ditta Palmentieri Antonio	viaBrodolini26 84091 Battipaglia (Sa)
CAMPANIA	E.A.C. s.r.l.	VIA Cisterna dell'Olio44 80100Napoli NA
CAMPANIA	E.A.V. (ex Circumvesuviana - ex Metrocampania Nordest - ex Sepsa)	VIA San Cosimo2 82100Benevento
CAMPANIA	E.T.A.C. srl	VIA Nuova Agnano9/d 80125Napoli NA
CAMPANIA	EAV BUS srl	ViaPonte dei Francesi37/E 80146Napoli(NA)
CAMPANIA	EAV Srl - FuniVIA Faito	Via CORSA 7 80045Pompei(NA)
CAMPANIA	EREDI D'APICE S.A.S. DI D'APICE FRANC.	VIA S.Antonio Abates.n. 81040Pietravairano CE
CAMPANIA	Eredi di Fernandes Pasqualino sas	VIA C. Battisti61 81016Piedimonte Matese(CE)
CAMPANIA	Eredi di Michele FERRAZZA	Viale Trieste28 81037Sessa Aurunca CE
CAMPANIA	Eredi di Petteruti Leopoldo di Petteruti Augusto e C. sas	Via CAMALDOLI 2 80030Viscianona
CAMPANIA	EREDI LA MANNA S.A.S. DI LA MANNA EDUARDO E C.	Via Francesco De Sanctis3 84034Padula(Sa)
CAMPANIA	Eredi TARDUGNO	Via Rione Nuovo7 84070 scario (Sa)
CAMPANIA	Santino Giovanni s.n.c.	ViaAbatemarco98 81027San Felice a Cancellò(CE)
CAMPANIA	Ettore Curcio & Figli s.n.c.	Via Le Croci Itrav 15 80070Monte di Procida NA
CAMPANIA	F.lli LAUDATO S.r.l. Autoservizi Pubblici	Via XXIV MAGGIO 315 86170Isernia(IS)
CAMPANIA	GESTUR s.n.c.	Vico OSPEDALE2 82026MORCONE(BN)
CAMPANIA	Investitori Nazionali Dei Trasporti I.N.T.R. S.R.L.	VIA G.M. GLANTIZ2 82020SANTA CROCE DEL SANNIO(BN)
CAMPANIA	IORIO ANGELO S.r.l.	ViaMonticello Volpone1 -81027- San Felice a Cancellò(CE)
CAMPANIA	LAUDATI S.r.l.	FRAZ. GIARDELLI19 83015PIETRASTORNINA (AV)
CAMPANIA	LAUDATO Fiore S.r.l. Autoservizi Pubblici	corsoCORSO DANTE54 82100BENEVENTO (BN)
CAMPANIA	LISELLA AUTOLINEE S.r.l.	Piazzale Stazione marittima 80133Napoli NA
CAMPANIA	MAZZONE TURISMO sas di Luca Mazzone & C.	Via Ponte dei Francesi37 D 80146NAPOLI Na
CAMPANIA	Medimar Navi Sp.A.	Via CALATA CAPODICHINO 108 80141NAPOLI NA
CAMPANIA	METRONAPOLI S.p.A.	C.s.a San Paolo3 82020Reino BN
CAMPANIA	MIRANGETTUR S.R.L.	Via Melisurgo4 80133Napoli NA
CAMPANIA	MOT.TAM srl	Via NOLA 436 80036PALMA CAMPANIA NA
CAMPANIA	Navigazione Libera del Golfo srl	ViaRoschito3 84020 San Gregorio Magno(Sa)
CAMPANIA	ROMANO BUS DI LUBBRANO AMALIA E C. SNC	ViaE. Mattei zona ASI 27 81100Caserta (CE)
CAMPANIA	S.A.T. di Antonio Iuzzolino & C. s.n.c.	
CAMPANIA	S.C.A.M. S.r.l. Società Concessioni Autolinee Mataluna	

CAMPANIA	S.N.C. IERVOLINO ALFONSO E FIGLI"	Via CARMINE 6 SOMMA VESUVIANA (NA) 6 80049Somma VesuvianaNA
CAMPANIA	SAQUELLA BUS SERVICE S.a.s. di Saquella Annina & C.	VIA SAN ROCCO15 82030FRASSO TELESINO (BN)
CAMPANIA	Sicurezza Trasporti Autolinee S'ITA SUD srl	Via San F. d'Assisi41983 PutignanoBA
CAMPANIA	SIPPIC SRL - Pomicolare di Capri srl	Via Riviera di Chiaia 242 80121Napoli
CAMPANIA	SNAY Aliscafi S.p.A.	Piazzale Stazione marittima - Molo anglofono 80133Napoli NA
CAMPANIA	STAIANO AUTOTRASPORTI S.R.L.	Via FIJJETTO 9/E 80071ANACAPRI NA
CAMPANIA	TORQUATO TASSO - SOCIETA' COOPERATIVA A R.L.	Via XXIV MAGGIO 315 86170 ISERNIA (IS)
CAMPANIA	TRENTITALIA S.P.A.	Piazza della Croce rossa1 00100Roma RM
CAMPANIA	Viaggi Di Maio srl	Via Pittoli188 83045Calitri AV
CAMPANIA	VIAGGI LUCIO S.R.L.	Via SOMMA292 80034MARIGLIANONA
EMILIA ROMAGNA	CONSORZIO TRASPORTI INTEGRATI (imprese consorziate: Trentitalia SpA e Tper SpA)	Via San Donato, 25 - 40127 Bologna
EMILIA ROMAGNA	Autoservizi Gualtieri Emilio e C. s.n.c.	Via del Mare, 675 47023 Cesena
EMILIA ROMAGNA	GAM di Giorgi Giovannino & C. Sas	Via dei Ciliegi n. 5 - Morciano di Romagna (RN)
EMILIA ROMAGNA	METE S.p.A. di Ravenna	Piazza Carlo Luigi Farini, 12 - 48121 Ravenna
EMILIA ROMAGNA	Seta SpA	Strada Sant'Anna 210 41122 Modena
EMILIA ROMAGNA	Soc. Coop La Romagna Onlus	Via Coletti n.44 - Rimini (RN)
EMILIA ROMAGNA	Società Consortile ATG S.p.A.	Via C.A. Dalla Chiesa, 38 Rimini
EMILIA ROMAGNA	TEP Sp.A.	Via Taro,12 43125 Parma
EMILIA ROMAGNA	TPB - Trasporti Pubblici Bologna	Via Saliceto, 3 40128 Bologna
EMILIA ROMAGNA	TPF - scarl	Via treni 35, 44122 Ferrara
FRIULI VENEZIA GIULIA	AUTOSERVIZI F.V.G. S.p.A. - SAF	UDINE - Via del Partidor, 13
FRIULI VENEZIA GIULIA	ATAP S.p.A.	PORDENONE - Via Candiani, 26
FRIULI VENEZIA GIULIA	AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.p.A. - A.P.T.	GORIZIA - Via Caduti di An Nasiriyah, 6
FRIULI VENEZIA GIULIA	Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l.	Udine - Via Peschiera, 30
FRIULI VENEZIA GIULIA	Trentitalia S.P.A.	Roma - Piazza della Croce Rossa 1
FRIULI VENEZIA GIULIA	Trieste Trasporti S.p.A.	TRIESTE- Via dei lavoratori, 2
LAZIO	A.S.M. Sp.A.	VIA TANCIA, 2302100 - RIETI
LAZIO	A.T.P. s.c.r.l.	PIAZZA RISORGIMENTO, 504023 - FORMIA (LT)
LAZIO	A.TRA.L. s.c.r.l.	VIA CAVOUR, 5700184 - ROMA
LAZIO	AGO UNO s.r.l.	VIA ROSSETTI, 1104011 - APRILIA (LT)
LAZIO	ATAC S.P.A.	Via Prenestina, 4500176 - ROMA
LAZIO	ATI - S.N.I.P. S.r.l. /S.N.A.P. S.r.l.	Piazza Cavalieri di Vittorio Veneto n. 11 - 04019 Terracina (LT)
LAZIO	Aut. Grenga s.n.c.	VIA C. V. PELLEGRINI, 18104010 - SONNINO (LT)
LAZIO	Aut. Leabus di Luca Leandra	VIA COLLE POSTA, 2303040 - PICINISCO (FR)
LAZIO	Autzi Cinquanta s.r.l.	VIA MAIANO, 1904021 - CASTELFORTE (LT)
LAZIO	Autzi Cisterna s.r.l.	VIA APPIA NORD KM. 49+30004012 - CISTERNA (LT)

LAZIO	Aut.zi Iannucci s.a.s.	VIA FONTANA MARTINO03024 - CEPRANO (FR)
LAZIO	Aut.zi L.Z. s.r.l.	VIA DELLA ROCCA, 9800040 - ROCCA PRIORA (RM)
LAZIO	Aut.zi MA.PE. s.n.c.	VIA APPIA NORD 5504012 - CISTERNA DI LATINA (LT)
LAZIO	Aut.zi Magni Luigi e Figli s.r.l.	VIA CASILINA NORD KM 135 N.9003043 - CASSINO (FR)
LAZIO	Aut.zi Riccietelli s.r.l.	VIA APPIA 156504020 - MINTURNO (LT)
LAZIO	Aut.zi Tribuzio s.a.s.	VIA PONTE TEANO,2103037 - PONTECORVO (FR)
LAZIO	Autolinee Ponza s.r.l.	VIA BANCHINA DI FAZIO, snc04027 - PONZA (LT)
LAZIO	Autolinee SAP s.r.l.	VIA A. FONTANESI,2400155 - ROMA
LAZIO	Autolinee Troiani s.r.l.	VIA DEL SERSIMONE,2805100 - TERNI
LAZIO	Autoservizi Cerci s.r.l.	COLLE SONOFRIO,9200038 - VALMONTONE (RM)
LAZIO	Autoservizi Frattarelli s.a.s.	VIA G. MAMELI,3804014 - PONTINIA (LT)
LAZIO	Autoservizi Gasbarri s.r.l.	VIA EMILIO BIANCHI,1001100 - VITERBO
LAZIO	Autoservizi Saturnia s.n.c.	VIA RAPELLA,7804020 - SPIGNO SATURNIA (LT)
LAZIO	Baratta Enrico s.r.l.	VIA DELLA RESISTENZA,204018 - SEZZE (LT)
LAZIO	Berardi Gino	VIA SCRIMA,18403022 - BOVILLE ERNICA (FR)
LAZIO	BIANCHI ELVIRA S.R.L.	S.S. 82 KM. 74,10003032 - ARCE (FR)
LAZIO	Bianchi s.a.s.	P.ZZA OBERDAN, 4904016 - SABAUDIA (LT)
LAZIO	C.A.T. s.c.a.r.l.	VIA DEL TREVIO,900019 - TIVOLI (RM)
LAZIO	Calabresi s.r.l.	VIA VIGGIANO,18100178 - ROMA
LAZIO	Caliciotti Bus s.r.l.	VIA CASALE ROMANI,1200040 - LARIANO (RM)
LAZIO	Capparella Bus s.r.l.	VIA ROMANA,2800061 - ANGUILLARA SABAZIA (RM)
LAZIO	Castrense s.r.l.	VIA TUSCANIA,5601011 - CANINO (VT)
LAZIO	Ceccarelli Travel di Ceccarelli Sergio	VIA MADONNA DELLA STRADELLA,3301034 - FABRICA DI ROMA (VT)
LAZIO	Cialone Tour s.p.a.	Via Stazione, 12403013 - Ferentino (FR)
LAZIO	CILIA S.P.A.	VIA DEGLI OLMI00036 - PALESTRINA (RM)
LAZIO	CO.TR.I.	VIA ANTONIO FONTANESI,2400155 - ROMA
LAZIO	CO.TRA.L. Sp.A.	Via Bernardino Alimena, 105 00173 - ROMA
LAZIO	CO.TRA.N. s.c.a.r.l.	VIA CAMPO CERRETO SNC 00048 - NETTUNO (RM)
LAZIO	CO.TRAV. a.r.l.	VIA DEL CIGLILO,1300049 - VELLETRI (RM)
LAZIO	Comune di Fara in Sabina	Via Santa Maria in Castello, 1202032 - FARA IN SABINA (RI)
LAZIO	Comune di Graffignano	P.ZZA DEL COMUNE, 701020 - GRAFFIGNANO (VT)
LAZIO	Comune di Ladispoli	Piazza Falcone00055 - LADISPOLI (RM)
LAZIO	Comune di Moricone	Piazza Sante Aureli, 100010 - MORICONE (RM)
LAZIO	Comune di Santa Marinella	Via Aurelia, 45500058 - SANTA MARINELLA (RM)
LAZIO	Corsi & Pampanelli s.n.c.	VIA PALESTRO,8700185 - ROMA
LAZIO	Damibus s.r.l.	VIA TIBERINA,2200060 - CAPENA (RM)
LAZIO	Di Pontio Luigi	VIA LUDOVICO LEONE, I.A.C.P.03040 - PIGNATARO INTERAMNA (FR)

LAZIO	Ellebi s.a.s.	LARGO GEMINIANI,604100 - LATINA
LAZIO	Eredi Saddò Mario s.r.l.	VIA CASILINA SUD, KM 142,203043 - CASSINO (FR)
LAZIO	Europa Viaggi s.n.c.	VIA OVOLI, 504017 - S. FELICE CIRCEO (LT)
LAZIO	Eusepi Massimo	STRADA PROV.LE PORTO CLEMENTINO,2901016 - TARQUINIA (VT)
LAZIO	F.lli Cervone s.a.s	VIA DELLA BRECCIA, 1104024 - GAETA (LT)
LAZIO	Palis Tour s.n.c.	VIA MAZZAMORA, 4402046 - MAGLIANO SABINA (RI)
LAZIO	Fiaschetti Pullmans s.a.s.	VIA GUGLIELMO MARCONI, 4903017 - MOROLO (FR)
LAZIO	Fiaschetti Turismo s.a.s.	VIA GUGLIELMO MARCONI, 4103017 - MOROLO (FR)
LAZIO	Francigena s.r.l.	VIA ASCENZI, 101100 - VITERBO
LAZIO	Pratarcangelli Cocco s.a.s.	VIA SCRIMA,11003022 - BOVILLE ERNICA (FR)
LAZIO	GE.A.F.s.c.r.l.	VIA CASALE, snc03100 - FROSINONE
LAZIO	Gioia Bus 2 s.r.l.	VIA FRASSETTO 26/A- 04013 - SERMONETA (LT)
LAZIO	Gioia Bus s.r.l.	VIA A. NAZZARI,100042 - ANZIO (FR)
LAZIO	Holding Civitavecchia Servizi s.r.l.	VIA ANNOVAZZI00053 - CIVITAVECCHIA (RM)
LAZIO	Irma Travel Service s.r.l.	VIA DEI SANNITI, 24903042 - ATINA (FR)
LAZIO	Italviaggi s.r.l.	S.S. UMBRO CASENTINESE KM 4,50001027 - MONTEFIASCONE (VT)
LAZIO	L.M.TRASPORTI s.r.l.	VIA TELEMACO,200042 - ANZIO (RM)
LAZIO	Lanna Autoservizi s.r.l.	VIA VELLETRI,8100031 - ARTENA (RM)
LAZIO	Lazio Mobilita s.c.a.r.l.	VIA ROCCO CARATELLI, 600040 - ARDEA (RM)
LAZIO	LAZIOMAR S.p.A.	LAZIOLAZIOMAR S.p.A.
LAZIO	Mancini Pietro s.r.l.	VIA TRIVIO, 3903044 - CERVARO (FR)
LAZIO	Mastrantoni Autoinee s.r.l.	VIA SPERRACAVALLI, 2703043 - CASSINO (FR)
LAZIO	Nuova Tesei Bus s.r.l.	VIA NETTUNENSE, KM.2004011 - APRILIA (LT)
LAZIO	Palombo Mario	VIA AIA S. GIOVANNI,103030 - VICALVI (FR)
LAZIO	Piazzoli Giorgio	VIA M.A. COLONNA,704029 - SPERLONGA (LT)
LAZIO	Piroli Augusto	VIA COLLE S. GIOVANNI,4003010 - PATRICA (FR)
LAZIO	Reali Tours s.r.l.	VIA CAMPELLO, 19/A03011 - ALATRI (FR)
LAZIO	Risveglio s.r.l.	VIA AGNONE MAGGIORE,2103039 - SORA (FR)
LAZIO	ROMA TPL s.c.a.r.l.	VIA FONTANESI, 2400155 - ROMA
LAZIO	Ronci Benedetto S.R.L.	VIA LIVORNO s.n.c.04012 - CISTERNA (LT)
LAZIO	Rossi Bus s.p.a.	VIA SALARIA, 153100138 - ROMA
LAZIO	Rubeo Roberto	VIA ROMANINA, 3000048 - NETTUNO (RM)
LAZIO	RUSCAR s.n.c	VIA ASCOLETANA snc01011 - BLERA (VT)
LAZIO	S.A.C. Tour s.n.c.	VIA CIAMPIELLO,2803034 - CASALVIERI (FR)
LAZIO	S.A.T.A. s.r.l.	VIA DI PORTONACCIO, 45/000159 - ROMA
LAZIO	S.A.V. s.r.l.	VIA DEL PONTE, 1701028 - ORTE (VT)
LAZIO	S.I.T. s.r.l.	VIA OSTIENSE, 25600144 - ROMA

LAZIO	SATLINE S.r.l.	VIA G. MATTEOTTI, 1/504015 - PRIVERNO (LT)
LAZIO	SCHIAPPINI TRAVEL S.P.A.	VIA DELLE STRELITZIE, 3600134 - ROMA
LAZIO	SEATOUR s.p.a.	VIA CARCIANO, 29/3100131 - ROMA
LAZIO	SETUR s.a.s. di V. Segneri &c.	VIA MARANO 2° TRAVERSA, 403023 - CECCANO (FR)
LAZIO	Società Pontina Trasporti s.r.l.	VIA PORTO GALEO KM. 304020 - SANTI COSMA E DAMIANO (LT)
LAZIO	Sordilli Tours s.r.l.	VIA GROTTE DI NOTTOLA, 8/CD04012 - CISTERNA DI LATINA (LT)
LAZIO	Trenitalia SpA	Piazza della Croce Rossa 1, Roma
LAZIO	Vannoli s.r.l.	VIA CONSOLARE LATINA 1 TRAVERSA, 5500037 - SEGNI (RM)
LAZIO	Veli Tour s.r.l.	VIA CIGLIOLIO, 1300049 - VELLETRI (RM)
LAZIO	Venanzi Alberto	VIA ROMA, 600060 - FORMELLO (RM)
LAZIO	Viaggi e Turismo Marozzi s.r.l.	Viale Bruno Buozzi, 36 70123 - Bari
LAZIO	Viaggi Papa s.n.c.	VIA ROMA, 35403020 - VALLECORSA (FR)
LAZIO	Vitertur s.r.l.	PIAZZA MATTEOTTI, 2001033 - CIVITA CASTELLANA (VT)
LIGURIA	CONSORZIO BARCAIOLI PORTOVENERE SERVICE	Via Fontevivo 21/A La Spezia
LIGURIA	AMT Spa	Via Montaldo 2 Genova
LIGURIA	AT.P. S.p.a. poi A.T.P. Esercizio s.r.l.	Via Conturli 53 16042 CARASCO (GE)
LIGURIA	ATC Esercizio SPA	Via del Canaletto, 100
LIGURIA	AUTOSERVIZI SQUILLARI	Via Fieschi, 1/20 - 16121 Genova (GE)
LIGURIA	RIVIERA TRASPORTI S.P.A.	Via Nazionale, 365 - 18100 IMPERIA
LIGURIA	TPL LINEA S.r.l.	Via Valletta S. Cristoforo 3 r. Savona
LIGURIA	Trenitalia S.P.A	Piazza della Croce Rossa 1 Roma
LOMBARDIA	A.R.F.E.A. Spa	Viale Milite Ignoto 26/28 - Alessandria (AL)
LOMBARDIA	A.T.B. CONSORZIO SCRL	Via Monte Gleno 13 - 24125 Bergamo (BG)
LOMBARDIA	ADDA TRASPORTI SCARL	Via Quintiliano 18 - Milano (MI)
LOMBARDIA	Almici F.lli Spa	Via Lama 34
LOMBARDIA	APAM ESERCIZIO SPA	Via del Toscani 3/C - Mantova
LOMBARDIA	ATI BRESCIA TOUR sas (mandataria)/ATV srl/SAIA Spa	Loc. Calamar 20 - Rivoltella del Garda (BS)
LOMBARDIA	ATI BRESCIA TRASPORTI (mandataria)/SIA/AGI	Via S. Donino 30 - Brescia (BS)
LOMBARDIA	ATI Frigerio Ugio di Frigerio Giancarlo & C. s.a.s.(mandataria)/A.G.I./AIR	Via Viganò 5 - Giussano (MB)
LOMBARDIA	PULLMAN Spa	
LOMBARDIA	ATI Line/Star	Via Cavallotti 62 - Lodi (LO)
LOMBARDIA	ATI Star/Line	Viale Italia 100 - Lodi (LO)
LOMBARDIA	ATM SERVIZI SPA	Via Ricasoli 1 - Milano (MI)
LOMBARDIA	Auto Guidovie Italiane Spa - A.G.I. spa	Via Quintiliano 18 - Milano (MI)
LOMBARDIA	Automobilistica Perego Spa	Piazza delle Stazioni 5 - Tirano (SO)
LOMBARDIA	Autoservizi Cattaneo srl	Via Martiri della Libertà 8 - Cremona (LC)
LOMBARDIA	Autoservizi G.L.C. SPA	Via Bainsizza 27 - Varese (VA)



LOMBARDIA	Autoservizi Garbarini s.r.l.	Via Gramsci 6 - Sannazzaro de' Burgondi (PV)
LOMBARDIA	Autoservizi Gelmi s.r.l. asocio unico	Via della torre 10/b - Malonno (BS)
LOMBARDIA	Autoservizi La Valle snc	Via Matteotti 8/D - Londrino (BS)
LOMBARDIA	Autoservizi SAC di Mazzina A. & C. SAS	Via alla Chiesa 2 - Colico (LC)
LOMBARDIA	Autoservizio ZANI Evaristo SRL	Via Magni 2/a - Bergamo (BG)
LOMBARDIA	Autotrasporti RAINOLDI & C. SRL	Via per Carona 2 - S.Giacomo di Teglio (SO)
LOMBARDIA	Azienda Multiservizi Comunali Spa	Via A. Aleari 70 - Gallarate (VA)
LOMBARDIA	BASSI & C. SAS	Via Europa 1318/6 - Berbenno di Valtelina (SO)
LOMBARDIA	BELTRAMINI & GIANOLI SRL	Via XXV Aprile 15 - Golasecca (VA)
LOMBARDIA	Bergamo Trasporti Est SCARL	Piazza Marconi 4 - Bergamo
LOMBARDIA	Bergamo Trasporti Ovest SCARL	Piazza Marconi 4 - Bergamo
LOMBARDIA	Bergamo Trasporti Sud SCARL	Piazza Marconi 4 - Bergamo
LOMBARDIA	Bonomi s.r.l.	Via V. Veneto 30 - Rogno (BG)
LOMBARDIA	Brescia Trasporti Spa	Via S. Donino 30 - Brescia (BS)
LOMBARDIA	Brianza Trasporti S.c. a r.l.	Via Quintiliano 18 - Milano
LOMBARDIA	C.T.B. SCARL	Via Battaglion Tirano 5 - Bormio (SO)
LOMBARDIA	C.T.P.I. SCARL	Largo Gighi - Varese (VA)
LOMBARDIA	CO.MO. FUN&BUS S.C.A.R.L.	Via Asiago 16/18 - 22100 Como (CO)
LOMBARDIA	COMINARDI MARIO	Via Gramsci 2 - Cassina de' Pecchi (MI)
LOMBARDIA	Comune di Gaggiano (MI)	Via Roma, 36 - Gaggiano (MI)
LOMBARDIA	Comune di Gorgonzola (MI)	Viale Italia 62 - Gorgonzola (MI)
LOMBARDIA	Comune di Monte Isola	Località Siviano, 76 - Monte Isola (BS)
LOMBARDIA	Comune di Pigra	Via Garibaldi, 14 - Pigra (CO)
LOMBARDIA	Comune di Vendrognò (LC)	Via Don Mario Biagini, 10 - Vendrognò (LC)
LOMBARDIA	Consorzio Autoservizi Lombardi S.c. a r.l.	Via Sforzesco 11 - Vigevano (PV)
LOMBARDIA	CREMONA TRASPORTI SCARL	Via Postumia 102 - Cremona (CR)
LOMBARDIA	Della Valle Giorgio S.r.l.	Via P. Bianchi 59 - Stradella (PV)
LOMBARDIA	Eredi Caldana Domenico snc	Via A. del Sarto 13 - Toscolano Maderno (BS)
LOMBARDIA	F.N.M.A. Spa	Piazzale Cadorna 14 - Milano
LOMBARDIA	Ferrovienord SpA	Piazzale Cadorna 14, 20123 Milano
LOMBARDIA	FORTI Autoservizi SAS	Via Balbi 25 - Ospedaletto Lodigiano (LO)
LOMBARDIA	GARATTINI GROUP s.r.l.	Via del Casalino 13 - Bergamo (BG)
LOMBARDIA	Gianolini Servizi e Trasporti srl	Viale dello stadio 22 - Sondrio (SO)
LOMBARDIA	I.T.A. spa	Piazzale Fiumivia 2 - Margno (LC)
LOMBARDIA	Imprese Turistiche Barziesi S.p.a.	Località La Piazza 1 - Barzio (LC)
LOMBARDIA	KM Spa	Via Postumia 102 - 26100 Cremona (CR)
LOMBARDIA	LECCO TRASPORTI SCARL	Via della Pergola 2 - Lecco (LC)

LOMBARDIA	Line Servizi per la mobilità Spa	Via Cavallotti 62 - Lodi (LO)
LOMBARDIA	Lomellina Trasporti SCARL	C.so Milano snc - Pavia
LOMBARDIA	MIOBUS SRL	Via Quintiliano 18 - Milano (MI)
LOMBARDIA	MOVIBUS SRL	P.zza Castello 1 - Milano
LOMBARDIA	Navigazione Lago d'Isèo s.r.l.	Via Nazionale 16 - Costa Volpino (BG)
LOMBARDIA	Nord Est Trasporti SRL - N.E.T. srl	Via Ricasoli 1 - Milano
LOMBARDIA	P.M.T. srl	Via Donegani 7 - Pavia (PV)
LOMBARDIA	S.A.B. Autoservizi SRL	Piazza Marconi 4 - Bergamo (BG)
LOMBARDIA	S.A.C.O. SRL	Via Giusti 74 - Somma Lombardo (VA)
LOMBARDIA	S.A.F. DI FONTANETTO SRL	Via Novara 12 - Cressa (NO)
LOMBARDIA	S.A.I. TREVIGLIO SRL	Via A. Crespi 1992 - Fara Gera D'Adda (BG)
LOMBARDIA	S.A.P.O. SPA	Via Gasometro 17 - Voghera (PV)
LOMBARDIA	S.C.A.I. S.r.l. - Società Consortile Autolinee	Via Pagano 2 - Trezzano Sul Naviglio (MI)
LOMBARDIA	S.T.P.S. Spa	Via Samaden 35 - Sondrio (SO)
LOMBARDIA	SABBA Autolinee SRL	Via Roma 38 - Cividate Camuno (BS)
LOMBARDIA	SAV VISINONI s.r.l.	Via Marco Polo 7 - Costa Volpino
LOMBARDIA	SKIAREA VALCHIAVENNA SPA	Via per Motta 6 - Madesimo (SO)
LOMBARDIA	STAR	Viale Italia 100 - Lodi (LO)
LOMBARDIA	STECAV SCARL	Via Asiago 16/18 - Como (CO)
LOMBARDIA	STIE Spa	Viale Italia 100 - Lodi (LO)
LOMBARDIA	T.E.B. Spa	Via Tezze sn - Ranica (BG)
LOMBARDIA	Trasporti Brescia Nord SCARL	Via Cassala 3/a - Brescia
LOMBARDIA	Trasporti Brescia Sud SCARL	Via Foro Boario 4/b - Brescia
LOMBARDIA	Trenord srl	Piazzale Cadorna 14, 20123 Milano
LOMBARDIA	VALCUVIA SERVIZI SRL	Via Provinciale 1140 - Cassano Valcuvia (VA)
MARCHE	ADRIABUS Soc. cons. a r.l.	P.le Gonzaga n. 15, 61029 Urbino (PU)
MARCHE	A.P.M. s.p.a. (AZIENDA PLURISERVIZI MACERATA)	Via L. Pannelli n. 1, 62100 MACERATA
MARCHE	A.S.S.M. S.P.A. (Azienda Speciale Servizi Municipal.)	Corso Garibaldi n. 78, 62029 Tolentino (MC)
MARCHE	A.T.A.C. Civitanova S.P.A.	Via del Casone n. 30, 62012 Civitanova Marche (MC)
MARCHE	ATMA (Azienda Trasporto e Mobilità di Ancona e provincia) Soc. Cons. per Azioni	Via Bocconi n. 35, 60125 ANCONA
MARCHE	CONTRAM Mobilità Soc. Cons. per Azioni	Via Le Mosse n. 19/21 62032 Camerino (MC)
MARCHE	PARKO. Spa	P.zza del Comune n.1, 60027 Osimo (AN)
MARCHE	S.T.E.A.T. S.P.A.	Via Giovanni da Palestrina n. 63, 63010 FERMO
MARCHE	Soc. Coop. "La Splendente"	VIA PACIFICO MARINI 52 63027 Petritoli (AP)
MARCHE	START PLUS Soc. cons. a r.l.	Zona Marino del Tronto, 63100 ASCOLI PICENO
MARCHE	TRASFER Soc. cons. a r.l.	Via Giovanni da Palestrina n. 63 63023 FERMO

MARCHE	Trentitalia	Via Einaudi n. 1,	60125 Ancona
MOLISE	Trentitalia S.p.A.	Roma - P.za della Croce Rossa, 1	
MOLISE	ARCARO AGOSTINO	Via dei Pentri, 1	86090 INDIPRETE-CASTELPETROSO IS
MOLISE	BAGNOLI DONATO	c.da San Giovanni in Galdo	80100 CAMPOBASSO
MOLISE	BERNARDO sas	Via San Lorenzo, 3	86020 COLLE D'ANCHISE CB
MOLISE	CALZOLARO A e F.lli	c.so Vittorio Emanuele III, 65	86040 SAN GIULIANO DI PUGLIA CB
MOLISE	CAS.NA	c.da Petrarà	86076 PIZZONE IS
MOLISE	CERRESI	Piazza Margherita, 1	86072 CERRO AL VOLTURNO IS
MOLISE	CONTI ANTONINO	Piazza Marconi, 22	86070 SANT'AGAPITO IS
MOLISE	CROLLA ARNALDO	Via Toti, 13	86077 POZZILLI IS
MOLISE	DI FRANCO BRUNO	Frazione Montalto, 19	86087 RIONERO SANNITICO IS
MOLISE	DI RIENZO ENRICO	Frazione Cerreto	86089 VASTOGIRARDI IS
MOLISE	FARRACE snc	Via Canonica, 35	86027 SAN MASSIMO CB
MOLISE	LANCIERI di LANCIERI V. e M.	c.da Cappuccini, 17	86035 LARINO CB
MOLISE	LANGIANO snc	Via Marina, 7	86046 SAN MARTINO IN PENSLIS
MOLISE	MANZO di Manzo Vitale e C..	Via Piave, 36	86020 DURONIA CB
MOLISE	M.I.VA. DI VANNI ANTONIO	Via Acquatiolo, 16	86010 CASALCIPRANO CB
MOLISE	MICONE FELICE	Via Piccirilli, 52	86027 SAN MASSIMO CB
MOLISE	RUTA VIAGGI DI RUTA NUNZIO	Via Giordano, 7	86010 CASTROPIGNANO CB
MOLISE	S.A.M.A.	Piazza del Popolo, 78	86081 AGNONE IS
MOLISE	SANTORO ALDO s.a.s.	Via Monsignor Bologna, 62	86100 CAMPOBASSO
MOLISE	SANTORO GIUSEPPE	Via Carducci, 226	86100 CAMPOBASSO
MOLISE	SCARANO GIULIANA s.a.s.	Piazza Fontana, 41	86029 TRIVENTO CB
MOLISE	SILVESTRI F.lli & C.	c.da Monte di Pietre (zona PIP)	86041 BONEFRO CB
MOLISE	SILVESTRI NICANDRO	Piazza XXV Luglio, 5	86070 CONCA CASALE IS
MOLISE	STAFFERI ANTONIO & C.	Via Carbone	86070 MONTAQUILA IS
MOLISE	TESSITORE	Via S.S. 16sud (Km 520+490)	66054 VASTO CH
MOLISE	VE.PE.	Via Bernini, 6	71035 CELENZA VALFOTORE (FG)
MOLISE	ATM	c.da Pesco Farese	86025 RIPALIMOSANI CB
MOLISE	SEAC	c.da Colle delle Api, 181	86100 CAMPOBASSO
MOLISE	AESERNIA	c.da Annunziata, 1	86170 ISERNIA
MOLISE	GTM	Viale Padre Pio, 27	86039 TERMOLI CB
PIEMONTE	A.C.T.P.	Via San Francesco D'Assisi, 3	- Busca (CN)
PIEMONTE	AZIENDA MULTISERVIZI CASALESE	Via Orti, 2	- 15033 Casale Monferrato (AL)
PIEMONTE	ARPEA - AZIENDE RIUNITE FILOVIE ED AUTOLINEE	Viale Milite Ignoto, 26/28	- 15100 Alessandria (AL)
PIEMONTE	ASP - ASTI SERVIZI PUBBLICI	C.so Don Minzoni, 86	- 14100 Asti
PIEMONTE	A.T.A.P.	Viale Macallè, 40	- 13900 Biella (BI)

PIEMONTE	A.T.A.V. VIGO	Lungo Dora Colletta, 89 - 10153 Torino (TO)
PIEMONTE	A.T.I. TRASPORTI INTERURBANI	Via Circonvallazione, 19 - 12037 Saluzzo (CN)
PIEMONTE	A.T.M. - AZIENDA TRASPORTI E MOBILITA'	Lungo Tanaro Magenta, 7/a - 15100 Alessandria (AL)
PIEMONTE	AUTOINDUSTRIALE VIGO	Via Liguria, 7 - 10099 San Mauro Torinese (TO)
PIEMONTE	AUTOLINEE ACQUESI	Via Emilia, 25 - 15076 Acqui Terme (AL)
PIEMONTE	AUTOLINEE ALLASIA	Via Mutuo Soccorso, 13 - 12038 Savigliano (CN)
PIEMONTE	AUTOLINEE COSTA SILVIO & C.	P.zza G. Marconi, 27 - 12043 Canale (CN)
PIEMONTE	AUTOLINEE GIACHINO	Via alla Stazione 29 - 14019 Villanova d'Asti (AT)
PIEMONTE	AUTOLINEE F.LLI MORTARA	Viale Milite Ignoto, 26/28 - 15100 Alessandria (AL)
PIEMONTE	AUTOLINEE NUOVA BENESE	Via F. Cavallotti, 35 - 12100 Cuneo (CN)
PIEMONTE	AUTOLINEE VAL BORBERA	Via Cosola, 6 - 15060 Cabella Ligure (AL)
PIEMONTE	AUTOLINEE VALLE PESIO	Via Cav Giuseppe Avena, 41/43 - 12013 Chiesa di Pesio (CN)
PIEMONTE	AUTOSERVIZI COMAZZI	Via Simonotti, 35 - 28021 Borgomanero (NO)
PIEMONTE	AUTOSERVIZI GAROFALO	Piazzale Fraiteve, 4 - 10058 Sestriere (TO)
PIEMONTE	AUTOSERVIZI MENINI di MENINI LUIGI	Via Principe Amedeo, 19/b - 10026 Santena (TO)
PIEMONTE	AUTOSTRADALE	P.zza Castello, 1 - 20121 Milano (MI)
PIEMONTE	AVIOSIBUS di PONGOLI ABRAMO e AVIOSI STEFANIA	Regione San Giovanni, 19/c - 15026 Oviglio (AL)
PIEMONTE	BARANZELLI NATUR	Via Novara, 350 - 28078 Romagnano Sesia (NO)
PIEMONTE	BELLANDO TOURS	Via Susa, 20 - 10053 Bussoleno (TO)
PIEMONTE	BOUCHARD di TIZIANA BOUCHARD & C.	Stradale Pramollo, 56 - 10065 San Germano Chisone (TO)
PIEMONTE	CA.NOVA	Strada Carpice, 10 - 10024 Moncalieri (TO)
PIEMONTE	CAVOURESE	Via Pinerolo, 73 - 10061 Cavour (TO)
PIEMONTE	CHIESA	Via Valfrè, 35 - 10022 Carmagnola (TO)
PIEMONTE	C.I.T. - CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI	Via Garibaldi, 91 - 15067 Novi Ligure (AL)
PIEMONTE	COOPERATIVA AUTOTRASPORTI MONTESCHENO	Via Sasso, 1 - 28843 Montescheno (VB)
PIEMONTE	DOSETTO BUS	Via Div. Cuneense, 16 - 12032 Barge (CN)
PIEMONTE	FERROVIE DEL MOTTARONE	Via P. Casana, 27 - 28050 Verbania (VB)
PIEMONTE	FUNIVIA PIAN VIGEZZO SRL	Via Pittore Belcastro 1, Santa Maria Maggiore (VB)
PIEMONTE	GELOSOBUS	Viale Risorgimento, 56 - 14053 Canelli (AT)
PIEMONTE	GHERRA	Corso Matteotti, 30 - Torino
PIEMONTE	GIORS	Via Tanaro, 3 - 12051 Alba (CN)
PIEMONTE	GTT	C.so Turati, 19/6 - 10128 Torino (TO)
PIEMONTE	GUIDO BUS	Località Costa, 2 - Niella Beibo (CN)
PIEMONTE	GUNETTO AUTOLINEE	Via S. Lucia, 49 - 12045 Fossano (CN)
PIEMONTE	HOLLIBUS AUTOSERVIZI di OLLINO SERGIO & C.	Via S. Pietro, 59/bis - 14040 Mongardino (AT)
PIEMONTE	INFRA.TO - INFRA TRASPORTI TO.	Corso Siccardi, 15 - 10122 Torino (TO)
PIEMONTE	MAESTRI AUTOSERVIZI di MAESTRI IVO e C.	Via Vittorio Veneto, 35 - 15040 Ticineto (AL)

PIEMONTE	MARLETTI AUTOLINEE	Via Salvo d'Acquisto, 20 - 14023 Cocconato (AT)
PIEMONTE	MARTOGLIO SPA	Via Caezze, 23 - 10094 Giaveno (TO)
PIEMONTE	NUOVA BECCARIA	Strada Falchetto, 61/E - 12042 Bra (CN)
PIEMONTE	NUOVA S.A.A.R.	Loc. Piancerreto, 86/bis - 12060 Farigliano (CN)
PIEMONTE	PIRAZZI AUTOSERVIZI	Via Marconi, 28 - 28010 Nebbiuno (NO)
PIEMONTE	RATTI TOURS	Via delle Ciappellette, 1 - 14030 Rocchetta Tanaro (AT)
PIEMONTE	RIVIERA TRASPORTI PIEMONTE EX VIANI AUTOLINEE AUTONOLEGGI (b)	Viale Piaggio, 38 - 1278 ORMEA (CN)
PIEMONTE	RUSSO GIUSEPPE Autoservizi e Autolinee Agenzia Viaggi e Turismo	Viale Santuario, 18 e 24 - 15048 Valenza (AL)
PIEMONTE	S.A.A.M.O.	Via Rebba, 2/B - 15076 Ovada (AL)
PIEMONTE	S.A.C.	Strada Falchetto, 61/E - 12042 Bra (CN)
PIEMONTE	SADEM	Via della Repubblica, 14 - 10095 Grugliasco
PIEMONTE	S.A.F. - SOCIETA' AUTOSERVIZI FONTANETO	Via Novara, 12 - 28012 Cressa (NO)
PIEMONTE	S.A.V. AUTOLINEE	Via Beni Comunali, 7 - 12020 Villafalletto (CN)
PIEMONTE	SEAG	Via Vigone, 8 - 10068 Villafranca Piemonte (TO)
PIEMONTE	SEREN di SEREN BERNARDONE ERNESTO & C.	Via Seraine, 12 - 10080 Alpette (TO)
PIEMONTE	S.T.A.C. - SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI	Via Roma, 191 - 15033 Casale Monferrato (AL)
PIEMONTE	S.T.A.A.V.	Via Gnavi, 2 - 10014 Caluso (TO)
PIEMONTE	STN SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	Via Gibellini, 40 - 28100 Novara (NO)
PIEMONTE	STP	Via Bisalta, 60 - 12100 Cuneo
PIEMONTE	SUN	Via P. Generali, 25 - 28100 Novara (NO)
PIEMONTE	TPL LINEA	Via Valletta San Cristoforo, 3R - 17100 SAVONA
PIEMONTE	V.C.O. TRASPORTI	Via Olanda, 55 - 28922 Verbania (VB)
PIEMONTE	VIAGGI F.LLI MUNARO di Munaro Lorenzo e Riccardo - VIMU	Stradale Cuorgnè, 33 - 10081 Castellamonte (TO)
PIEMONTE	V.I.T.A.	Via Nazionale, 10 - 11020 Arnad (AO)
PIEMONTE	VIAGGI FURNO	S. P. Cortio, 36 - 10070 S. Carlo C.se (TO)
PIEMONTE	Società subalpina imprese ferroviaria	via mizzoccola 9 - 28045 Domodossola (VB)
PUGLIA	Arena Michele e Figli srl	Corso Manfredi, 129 71043 Manfredonia (FG)
PUGLIA	Autoservizi Caputo Giuseppe	Via Fontana dei Tartari, 59 - 70053 Canosa di Puglia
PUGLIA	Sabato Viaggi	Piazza Cesare Battisti n°7 - 70023 - Gioia del Colle (Ba)
PUGLIA	Società Trasporti Cerignola scr1	via dei Fornaciaci - Zona PIP - 71042 Cerignola (Fg)
PUGLIA	Tundo Vincenzo srl	Via Madonna delle Grazie, 35 Soleto 73010 (Le)
PUGLIA	Alidaunia srl	Foggia, Viale degli Aviatori - Aeroporto G. Lisa
PUGLIA	AMET s.p.a.	Piazza Plebiscito, 2076125 Trani (BT)
PUGLIA	Autolinee DOVER srl	via Cesare Battisti, 11 70015 Noci (Ba)
PUGLIA	Autolinee ed Autoservizi s.p.a.	Via delle Mammole, ISDN70026 MODUGNO (BA)
PUGLIA	Autolinee Lionetti Oronzo	
PUGLIA	Autolinee Marino Michele s.r.l.	Via Carpentino 1063 c.s. - 70022 Altamura (BA)

PUGLIA	Autolinee Servizi Andriesi s.c.a.r.l.	Via Ugo Bassi n. 6 - 70031 ANDRIA
PUGLIA	Azienda Mobilità e Trasporti di Bari s.p.a.	Viale Jacobini, Zona Industriale - 70123 Bari(BA)
PUGLIA	Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto s.p.a.	Via Cesare Battisti, 657 - 74100 Taranto
PUGLIA	Azienda Trasporti Automobilistici Foggia s.p.a.	Via di Motta della Regina, 5 - 71121 Foggia
PUGLIA	Caponio Francesco	via Monte Celio, 5 Santeramo in Colle 70029 (Ba)
PUGLIA	Carmine società cooperativa a s.r.l.	Manfredonia (FG) - Via Canne, 32(B)
PUGLIA	Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi	via B. Buozzi, 36 - 70123 - Bari
PUGLIA	Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi / Azienda Comprensoriale Autoservizi Pubbli	COTRAP - via B. Buozzi, 36 - 70123 - Bari   ACAPT-Via SS. 89 Km 9+574 - 71011 Apricena (FG)   FdC - via Zuppeta, 7/d 70121 Bari
PUGLIA	Eredi di Lorusso Paolo	Via Cisternino, 7 - 70010 Locorotondo (Ba)
PUGLIA	Ferrottramviaria spa	piazza G. Winckelmann, 12 - Roma
PUGLIA	Ferrovie Appulo Lucane srl	Corso Italia, 8 - 70123 - Bari
PUGLIA	Ferrovie del Gargano srl	Via Zuppeta, 7/d - 70123 - Bari
PUGLIA	Gramegna Isabella & Figli snc	via S. Giuseppe, 11 - 70024 Gravina in Puglia (Ba)
PUGLIA	La Montanara Viaggi	Via Garibaldi, 72 71034 Monte Sant'Angelo (Fg)
PUGLIA	Lucera Service società consortile	via Vittime di Nassiriya, 1 - 82100, Benevento
PUGLIA	Miccolis spa	Via delle Maimole, 26/28 Zona Industriale (Modugno) - 70026 Bari
PUGLIA	Mobilità e Trasporti Molfetta spa	Zona Artig. Lotto "C" - 70056 Molfetta (BA)
PUGLIA	Noleggio Bruno Sante	Via De Gasperi, 2 - 76014 Spinazzola (BT)
PUGLIA	Paolo Scoppio & Figlio Autolinee srl	Via degli Artigiani n°1 76121 Barletta (BT)
PUGLIA	Raggruppamento Temporaneo di Imprese Alideali/Autoservizi Buccì e Tarantini s.a.s.	Bucci&Tarantini - Strada Provinciale Corato - 70033 Corato (Ba)   alideali - Corso Garibaldi, 97 - 70038 Terlizzi (Ba)
PUGLIA	Sassi Autotrasporti snc	via Mingone, 27 76013 Minervino Murge (BT)
PUGLIA	Società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici srl	via Amendola 106/d - 70126 - Bari
PUGLIA	Società Gestione Multipla s.p.a.	Strada Provinciale Lecce - Vernole, Km. 1.5 - 73100 Lecce
PUGLIA	Trenitalia spa	Piazza della Croce Rossa, 1 - Roma
SARDEGNA	A.R.S.T. S.p.A. servizi automobilistici	Via Umberto n. 42 - 07022 BERCCHIDDA
SARDEGNA	A.R.S.T. S.p.A. servizi ferroviari	Via Cappuccini n. 6 - 09090 SIRIS
SARDEGNA	A.R.S.T. S.p.A. servizi metro tramviari	Via Salvemini n. 8 - 09128 CAGLIARI
SARDEGNA	A.S.P PANI FRANCA DANIELA & CHRISTIAN Snc	via Luigi Battista Puggioni n° 15 - 08020 LUIA
SARDEGNA	A.S.P.O. Oibia S.p.A.	Via Dante n. 1 - 07031 CASTELSARDO
SARDEGNA	ANGLONA TOUR di ZENTILE SALVATORE	Via Cagliari n. 88 - 09012 CAPOTERRA
SARDEGNA	ASARA GIUSEPPE EREDI AUTOSERVIZI S.r.l.	Via Cagliari n. 88 - 09012 CAPOTERRA
SARDEGNA	ATZENI AVELINO	Via S. Antonio n. 9 - 09170 ORISTANO
SARDEGNA	AUTOLINEE ANTONIO MURGIA S.r.l.	Via Petronia n. 27 - 07046 PORTO TORRES
SARDEGNA	AUTOLINEE BAIRE S.r.l.	Via E. Lussu s.n. - 09092 ARBOREA
SARDEGNA	AUTOLINEE DEL GOLFO S.r.l.	Via Quarto 2 - 07029 TEMPIO PAUSANIA
SARDEGNA	AUTOLINEE FRAU S.r.l.	Via N. Stadio n. 7 - 07029 TEMPIO PAUSANIA

SARDEGNA	AUTOLINEE TREXENTA DI LISCI G. & C. S.n.c. denomin. abbrev. AUTOLINEE TREXENTA DI LISCI S.n.c.	Vico Bruxelles snc Z.I. Nord - 09170 ORISTANO
SARDEGNA	AUTONOLEGGIO AUTOBUS SPINA SALVATORE E FIGLI Snc DI SPINA FRANCESCO E.C.	viale Monastir k. 6.500 Z.I. - 09122 CAGLIARI
SARDEGNA	AUTONOLEGGIO FOLLESA F.LLI PASQUALE E GIANNI FOLLESA Snc	Loc. Z.I. Prato Sardo-Lotto n. 118-Strada E - 08100 NUORO
SARDEGNA	AUTOSERVIZI E AUTOLINEE DI SENIS ENRICO & C. Snc	Via Gramsci n. 84 - 08100 NUORO
SARDEGNA	AUTOSERVIZI EUROSAR S.A.S. DI CARLO E ANDREA TUCCONI	Via Castiglia n. 12 - 07100 SASSARI
SARDEGNA	AUTOSERVIZI F.A.B. S.r.l.	Via C. Fossati n. 18 - 07100 SASSARI
SARDEGNA	AUTOSERVIZI MEREU S.r.l.	Via Asti n. 6 - 07026 OLBIA
SARDEGNA	AUTOSERVIZI NORDORIENTALE S.A.S. DI BRUNDO COSIMO DAMIANO & C. denomin. abbrev. "AUTOSERVIZI NORDORIENTALE S.a.s."	Via Umberto I n. 40 - 07022 BERCHIDDA
SARDEGNA	AUTOSERVIZI NUOVA SUN TRAVEL S.n.c. DI MOREDDU MARIO	C.so Spano n. 102 - 07017 PLOAGHE
SARDEGNA	AUTOSERVIZI VACCA DI VACCA FABRIZIO E MARONGIU BRUNA & C. Snc denomin. abbrev. "AUTOSERVIZI VACCA"	Z.I. Via Pirelli ang. Via Ferrari - 09098 TERRALBA
SARDEGNA	AZIENDA TRASPORTI PUBBLICI - NUORO	Piazza Fontana n. 4 - 09010 PULA
SARDEGNA	AZIENDA TRASPORTI PUBBLICI - SASSARI	Via S. Antonio n. 9 - 09170 ORISTANO
SARDEGNA	BAIRE MARIO	s.s. 126 Km 95 (zona industriale PIP) - 09036 GUSPINI
SARDEGNA	BALESTRUCCI S.r.l.	Via Roma 78 - 07020 MONTE
SARDEGNA	BARAGHINI ANGELO	via Pala di Carru, 157 - 07100 SASSARI
SARDEGNA	CARAMELLI	Via Roma n. 36 - 07010 NULE
SARDEGNA	CAREDDU MADDALO	Via delle Aie n. 15 - 09095 MOGORO
SARDEGNA	COOPERATIVA ORISTANESE BUS 90 SOCIETA' COOPERATIVA	P.zza Giovanni XXIII n. 38 - 09128 CAGLIARI
SARDEGNA	CTM S.p.A.	Via Tavolara n. 11 - 07026 OLBIA
SARDEGNA	DEDONI GIULIO	Via Salvenimi n. 8 - 09131 CAGLIARI
SARDEGNA	DEPLANU GIUSEPPINO - REDENTOURS SARDEGNA-AUTOLINEE IN CONCESSIONE-AUTOSCUOLA	via Venafiorita, 10/4 - 07026 OLBIA
SARDEGNA	DIGITUR DI DOPPIU GIANFRANCO	Via Cagliari n. 46 - 09038 SERRAMANNA
SARDEGNA	EREDI DETTORI SALVATORE DI PILO LIBBRA S.a.s.	Via C. Alberto n. 51 - 09176 SEDILO
SARDEGNA	F.A.T.A EREDI ANGIUS FELICE DI GIUSEPPE MAURIZIO E MARCO PAOLO ANGIUS Snc-denom. abbrev. F.A.T.A EREDI ANGIUS FELICE Snc	Via Roma n. 269 - 08047 TERTENIA
SARDEGNA	F.LLI CAPPATO DI IVANA E PIERLORENZO Snc	Via Mons. Virgilio n. 33 - 08048 TORTOLI'
SARDEGNA	F.LLI DEPLANO Snc. DI GABRIELE DEPLANO & C.	Via Garibaldi n.18 - 07010 MARA
SARDEGNA	FARA EDOARDO EREDI AUTOLINEE Snc di FARA ELIO WALTER MARIANO E.C.	Via Nazionale n. 29 - 07030 BADESI
SARDEGNA	FRANCESCO MOLINU & C. S.r.l.	Via Nuovo Stadio 7 - 07029 TEMPIO PAUSANIA
SARDEGNA	GARAU MAURO	Via Lungomare Cristoforo Colombo n. 45 - 09019 S. ANTIOCO
SARDEGNA	GIAGHEDDU ANTONIO	Circ. Oristano n. 16 - 07034 PERFUGAS
SARDEGNA	LOGUDORO TOURS S.r.l.	Via Pietro Micca n. 17 - 07047 THIESI
SARDEGNA	MASALA FRANCESCO ANGELO EREDI DI MASALA FRANCESCO E ANNINO & C. S.a.s.	P.zza Gramsci n. 22 - 09127 CAGLIARI

SARDEGNA	MELIS SERGIO		Via A. Pozzo n. 9 - 07026 OLBIA
SARDEGNA	PISANU EREDI S.N.C. DI PISANU C. & C.		Corso Repubblica 258 - 09010 SILIQUA
SARDEGNA	PUDDU SANDRO AUTOLINEE DI PUDDU SANDRO		Via C. Sanna n. 214 - 09040 SENORBI'
SARDEGNA	PUSCEDDU VIAGGI DI FERRELLI E PUSCEDDU VALENTINO & C. Snc		Via Tavolara n.4 - 07026 OLBIA
SARDEGNA	SANNA ANTONIO		Via Tavolara n.4 - 07026 OLBIA
SARDEGNA	SARDABUS di ADDIS FRANCESCO		loc. Murrai/Matorca z.a. lotto 9/11 - 08020 BUDONI
SARDEGNA	SAUT Srl		zona industriale strada B - 09039 VILLACIDRO
SARDEGNA	SERRA GESUINO		zona industriale strada B - 09039 VILLACIDRO
SARDEGNA	SEUNIS TOURS EREDI PIREDDA SALVATORICO DI PIREDDA FRANCESCO & STEFANO & C. S.a.s.		Via Europa Unità n. 2 - 07032 NULVI
SARDEGNA	SINA di GIANFRANCO STEVELLI & C. S.a.s.		Via Zagabria, 54 - 09100 CAGLIARI
SARDEGNA	SUN LINES ELITE SERVICE S.R.L. denom. abbrev. "SUN LINES S.r.l."		Via Zagabria, 54 - 09100 CAGLIARI
SARDEGNA	TOUR BUS S.n.c. di Caria Giacomo		Via Zagabria, 54 - 09100 CAGLIARI
SARDEGNA	TURMO LINES S.r.l.		Viale Trieste, 159/3 - 09100 CAGLIARI
SARDEGNA	TURMO TRAVEL S.r.l.		Via Capotesta, 28 - 07026 OLBIA
SARDEGNA	TUVONI S.r.l.		Via Montale n. 5 - 08100 NUORO
SARDEGNA	VACCA VIAGGI DI ANDREA E PIETRO PAOLO VACCA & C. Snc - denomin. abbrev. "VACCA VIAGGI Snc"		Via Caniga, 5-Reg. Sant'Eusebio - 07100 SASSARI
SICILIA	Autoservizi F.lli Guarretra		C.da Piano della Corte s.n. 94010 Assoro EN
SICILIA	Autoservizi Macaluso di Li Pomi Calcedonio		piazza Dott. Ilardi 13 90010Cerda
SICILIA	Autoservizi Matasso Giuseppe		Via Bellini 2 98073Mistretta ME
SICILIA	Autoservizi Russo srl		CorsoCaribaldi 20 91014 Castelammare del Golfo TP
SICILIA	Autoservizi Salemi srl		Via Salemi 97 91025Marsala TP
SICILIA	Autoservizi Sassodoro sas		Via Don Serafino 19 90041 Balestrate PA
SICILIA	AUTOSERVIZI SCARDILLA		Via Venticinque 27 94013Leonforte
SICILIA	AUTOSERVIZI TAORMINA SRL		Via 90044 Carini (PA) - v. Provinciale 60 60 90044Carini PA
SICILIA	Autotrasporti Adranone soc. coop.va		Corso Umberto I° 190 92017 Sambuca di Sicilia AG
SICILIA	Autotrasporti Partanna soc. coop.va		C.da Vallesecco s.n. 91028Partanna TP
SICILIA	Autoservizi Lo Iacono Salvatore snc		Via Runfoia 3 Valledolmo PA
SICILIA	Autotrasporti Tumino Maria Rosa sas		Via Dandolo 43 97010 Marina di Ragusa RG
SICILIA	Azienda Siciliana Trasporti spa		Via Caduti senza Croce 28 90146Palermo
SICILIA	Belvedere srl		V.le della Rinascita 88 93017 San Cataldo CL
SICILIA	Autolinee Cipolla		Via Granfonte 94013 Leonforte EN
SICILIA	Autolinee F.lli Valenti		Piazza degli Eroi 11 98070 Longi ME
SICILIA	Autolinee Gallo srl		Via Portello 32/a 90135 Palermo
SICILIA	Autolinee Giamporcaro srl		Via Portello 32/a 90135 Palermo
SICILIA	Autolinee Giordano srl		Via Mulini 25 90046 Monreale PA
SICILIA	Autolinee Giuseppe Cavalieri srl		Via Via Granaro 7 Naro (AG) 7 Naro AG



SICILIA	Autolinee Magistro srl	C.da Sirò s.n. 98061 Brolo ME
SICILIA	Autolinee Manfrè Antonino	C.da Portella Malvizzi 9 98074 Naso Me
SICILIA	AUTOLINEE PRINCOTTIO	Via Via S. Biagio 10 - 98060 Basicò 10 98060 Basicò
SICILIA	Autolinee Russo snc	Via Calvario 3 92010 Joppolo Giancaxio AG
SICILIA	Autolinee Scerra Maria	Via Cellini 6 92020 Palma di Montechiaro AG
SICILIA	Autonoleggi D'Amico sas	Via Villaggio S.Agata Zona B 140 95100 Catania
SICILIA	Autonoleggi Valastro	Via S. Giacomo 78/80 95019 Zafferana Etnea CT
SICILIA	Autoservizi Molinaro s.r.l.	Via C.P. Pennisi 1 95014 Castel di Iudica CT
SICILIA	AUTOSERVIZI BENITO LUJO	Via Reg. Siciliana trav.A. 20 92024 Canicattì
SICILIA	Autoservizi Caruso Midolo Corrado	Corso V. Emanuele 92 96017 Noto SR
SICILIA	Autoservizi Caruso Midolo Paolo e C. sas	Corso V. Emanuele 96 96017 Noto
SICILIA	Autoservizi Cuffaro srl	Via Don Luigi Sturzo 6 92025 Casteltermini AG
SICILIA	Autoservizi di Greco Pietro snc	Via S.Ten. Palma 84 92020 Palma di Montechiaro AG
SICILIA	Autoservizi Di Miceli	Via G. Verdi 16 90034 Corleone PA
SICILIA	Autoservizi Emanuele Antonino srl	Via Cavour 70 98070 Galati Mamertino ME
SICILIA	Autoservizi Imakara	Via Gela 14 95040 Mirabella Imbaccari CT
SICILIA	Federico Nicolò	Via Via Duilio 42 95041 Caltagirone
SICILIA	Bevacqua e Vitanza snc	Via ZAPPULLA s.n. 98078 Tortorici ME
SICILIA	C.A.R. Cooperativa Autotrasporti Ribereze	Via Contrada Rizzi s.n. 92016 Ribera
SICILIA	C.I.T.A. s.r.l.	Via A. Bartoli 18 95100 Catania
SICILIA	C.I.T.I.S. - Isola di Salina	Via Nazionale 10 98050 Malifa ME
SICILIA	Camarda e Drago srl	Via Cannamelata 12 98076 S. Agata di Militello ME
SICILIA	Campagna e Ciccolo srl	Via Solferino 21 98122 Messina
SICILIA	A.C.P. srl	Via Regina Margherita 4 90138 Palermo PA
SICILIA	Cancellieri Vincenzina sas	Via V.zo Bellini 2 93010 Villalba CL
SICILIA	CAPO VERDE SRL	Via Consolare Antica 332 98071 Capo d'Orlando
SICILIA	CARUSO MIDOLO CORRADO (Paolo) SAS	Corso V. Emanuele 96 96017 Noto
SICILIA	Cipriano Vincenza	Via g. Verga 3 90040 Capaci PA
SICILIA	Cracchiolo s.r.l.	Via Cala Rossa 28 Terrasini PA
SICILIA	CSA Tour ora SAVIT srl	Via Don Milani 3 93100 Caltanissetta
SICILIA	DUCA, SNC di Catania Concetta & C.	Via S. Francesco di Paola 11 96043 Militello Val di CT
SICILIA	Etna Trasporti spa	Via S.G. La Rena 86/A 95129 Catania
SICILIA	F.lli Camilleri Argento e Lattuca srl	PiazzaProgresso s.n. 92015 Raffadali AG
SICILIA	A.STRA srl	Grotticelle C.P. 35 s.n. 93100 Caltanissetta
SICILIA	F.lli Camilleri e Argento srl	PiazzaProgresso 1 92015 Raffadali
SICILIA	F.lli Lattuca srl	Via ukory 5 92021 Aragona
SICILIA	F.lli Ortolano e Puglisi snc	Piazza S. Rosalia 14 90021 Alia PA

SICILIA	F.lli Patti srl	Via dello Sport 10 92026 Favara AG
SICILIA	F.lli Scionti snc	Via Adolfo Bartoli 9 95124 Catania
SICILIA	Giardina Viaggi srl	Via Massaua 11 98066 Patti ME
SICILIA	Giuntabus srl	Via Duca degli Abruzzi 2 98041 Monforte San Giorgio ME
SICILIA	Giuntabus Trasporti srl	C.da Vinelli s.n. 98041 Monforte San Giorgio
SICILIA	A.T.A srl	Via XXV Aprile 142 92100 Agrigento
SICILIA	I.S.E.A. srl	Via Strada Pilata 4 95045 Misterbianco CT
SICILIA	IBLA TOUR Soc.COOP.	Via Via Edison 7 92029 Ravanusa
SICILIA	Interbus spa	Corso Sicilia 22 94100 Enna
SICILIA	ISEA srl ora ASTAC srl	C.da Solagne s.n. 66040 Roccacalegna
SICILIA	Ispica Viva soc. coop.va	Via Cavour 21 97014 Ispica (RG) RG
SICILIA	Jonica Trasporti e Turismo spa	Via 1° Settembre 37 98122 Messina
SICILIA	Levanto Pietro snc	Via S. Antonio 2 98079 Tusa ME
SICILIA	Lombardo e Glorioso srl	Via Strada Com.le Caldura Fera 2 90015 Cefalù PA
SICILIA	Longanobus	Via Papa Giovanni XXIII 49bis 98051 Barcellona P.G. ME
SICILIA	AETERNAL soc. coop.va	Via A. De Gasperi s.n. 92019 Sciacca AG
SICILIA	S.A.G. s.r.l.	Via Sipiotti 13 95014 Giarre CT
SICILIA	S.A.L. srl	Via XXV Aprile 142 92100 Agrigento
SICILIA	S.C.A.D.I. soc. coop.va	C.da Fontana Oliva C.P.95 s.n. 96012 Avola SR
SICILIA	SAB snc	Via G. Marconi 14 94012 Barrafranca EN
SICILIA	SAIS Autolinee spa	Corso Sicilia 20 94100 Enna
SICILIA	SAIS Trasporti spa	Via Portello 32/a 90135 Palermo
SICILIA	Salvatore Lumia srl	Via Pindaro 3/c 92100 Agrigento
SICILIA	SAMEF srl	Via Caltanissetta 77 93011 Butera CL
SICILIA	Albatros Trasporti snc	Via Oberdan 20 9503 Mascalucia CT
SICILIA	SAVIT Scichilone srl	Via Don Milani 3 93100 Caltanissetta
SICILIA	SAVIT srl	Via Don Milani 3 93100 Caltanissetta
SICILIA	Sberna Viaggi srl	Piazza Duomo 51 98076 S. Agata di Militello ME
SICILIA	SCAT soc. coop.va	Via San Giuliano 2/b 93100 Caltanissetta -
SICILIA	Segesta Autolinee spa	Via Libertà 171 90143 Palermo
SICILIA	Servizi Autolinee Notaro sas	Via A. Volta 26 93010 Vallelunga P. CL
SICILIA	Sicibus spa	Via Libertà 171 90143 Palermo
SICILIA	Sommatinese Viaggi	Via Cavour 2 90015 Cefalù
SICILIA	Stassi Saverio snc	Via Nicolò Barbato 11 90030 Contessa Entellina
SICILIA	T.A.I. srl	Via Giordano Bruno 288 98100 Messina
SICILIA	AMAT Palermo spa	Via Roccazzo 77 90135 Palermo
SICILIA	T.A.I. SRL TRASPORTI AUTOMOBILISTICI ITALIANI	Via Giordano Bruno 3 98122 Messina

SICILIA	T.U.A. srl	Via Portello 32/a 90135 Palermo
SICILIA	Tarantola Bus srl	Via Marina Petrolo 16 91014 Castellammare del Golfo TP
SICILIA	Travel Bus soc. coop.va	Via XX Settembre 76 93015 Niscemi CL
SICILIA	Urso Guglielmo srl	Via Cappuccini 9 98055 Lipari ME
SICILIA	Vifan / Polikesò srl	Via S. Quasimodo 2 92014 Porto Empedocle AG
SICILIA	Vinan Viaggi srl	Via Don Luigi Sturzo 3 92025 Casteltermini AG
SICILIA	Vincenzo Cuffaro srl	Via Don Luigi Sturzo 8 92025 Casteltermini AG
SICILIA	Vulcania Tour snc	C.da Piano Spincella, Isola di Vulcano s.n. 98050 Lipari ME
SICILIA	AMT Catania spa	Via Via S. Euplio 168 95125 Catania
SICILIA	Zappalà e Torrìsi srl	Via Oreste Sciotti 10 95024 Acireale CT
SICILIA	Zuccalà Giovanni srl	Via Enna 6 94016 Pietraperzi EN
SICILIA	USTICA LINES SPA	Via G.S. Vulpitta 5 91100 Trapani
SICILIA	Angelo e Raffaele Cuffaro srl	C.da C.da Busonè S.S. 118 Km.136 s.n. 92100 Agrigento
SICILIA	Anselmo Cacciatore sas	Via D'Alessandro 46 92015 Raffadali AG
SICILIA	ATIS snc	Corso Umberto 90 90020 Sciarra PA
SICILIA	ATM spa Trapani	Via Libica c/o Autoparco Com.le s.n. 91100 Trapani
SICILIA	Aut di Adranone soc. coop.va	Corso Umberto 1° 190 92017 Sambuca di Sicilia AG
SICILIA	Autolinee BUDA srl	Via Via Sijoni 11 95014 Giarre CT
SICILIA	Autolinee Platani s.a.s.	C.so Umberto 1° 48 93030 Castronovo di Sicilia PA
SICILIA	Mercorillo Giacomo Francesco	Via Neghelli 21 97011 Acate RG
SICILIA	A.T.M. di Maida A. sas	Piazzale Stadio s.n. 93014 Mussomeli
SICILIA	Migliazzo Michele	Corso Umberto 1° 31 90024 Gangi PA
SICILIA	N.G.I. NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA SPA	Via Via Garibaldi 108 98100 Messina
SICILIA	Nancini e Saso	Via V. Amedeo 54 90018 Termini Imerese PA
SICILIA	Nuova Lampedusa soc. coop.va	C.da Calapisana 16 92010 Lampedusa AG
SICILIA	Panepinto sas	Via Virgilio s.n. 92020 S. Giovanni Gemini AG
SICILIA	Pennisi Alfio	Via C. P. Pennisi 42 95040 Castel di Iudica CT
SICILIA	Piazza Salvatore	Via Bivio Madonnauzza 239 90026 Petralia Soprana PA
SICILIA	Prestia e Comandè srl	Piazza D. Peranni 9 90124 Palermo
SICILIA	Puleo Riccardo	Via Aldo Moro 53 92020 S. Stefano di Q. AG
SICILIA	Randazzo Filippo di Gest Lzo sas	Via Liccio 33 90012 Caccamo PA
TOSCANA	Comune di Badia Tedalda	
TOSCANA	Comune di Talla	
TOSCANA	VAIBUS S.C. a r.l.	via Gaetano Luporini 895, LU
TOSCANA	ATL SPA e CTT nord srl	ATL SPA via C. Meyer 57, 57127 Livorno CTT nord srl, Via Bellatalla, 1 - 56121 Loc. Ospedaletto PISA
TOSCANA	ATN Srl di Avenza Carrara	via G.Pietro n° 1 Avenza Carrara

TOSCANA	Autonoleggio eredi Ieporatti Guidi SAS	Vinci (FI) - Via Lamporecchiana 9
TOSCANA	Autonoleggio Poggi Fabrizio	Certaldo (FI) via Genova 29
TOSCANA	COPIT SpA	via F. Pacini 47, 51100 Pistoia
TOSCANA	BLUBUS S.C.A.R.L.	Via F. Pacini, 45 Pistoia
TOSCANA	C.P.T. S.c.r.l.	Via Bellatalla n. 1, 56014 Ospedaletto - Pisa
TOSCANA	Consorzio autolinee CAP Scarl	P.zza Duomo n. 18 - 59100 Prato
TOSCANA	ETRURIA MOBILITA' SCARL	VIA GUIDO MONACO, 37
TOSCANA	Piùbus/Busitalia	Piùbus: Prato - Piazza Duomo 18, Busitalia: Firenze Viale dei Cadorna n. 105
TOSCANA	Piùbus/CAP	Piùbus e CAP Prato - Piazza Duomo 18
TOSCANA	Piùbus/COPIT	Piùbus: Prato - Piazza Duomo 18, COPIT: Pistoia Via Filippo Pacini 47
TOSCANA	Piùbus/Puccioni/Renièri	Prato - Piazza Duomo 18
TOSCANA	RAMA mobilità srl.	Via Topazio 12 - 58022 Gr.
TOSCANA	Scarl Ataf & Li-nea	Viale dei Mille, 115 - 50131 Firenze
TOSCANA	Scarl Autolinee Chianti Valdarno	Viale dei Cadorna, 105 - 50129 Firenze
TOSCANA	Scarl Autolinee Mugello Valdiseve	Viale dei Cadorna, 105 - 50129 Firenze
TOSCANA	SIENA MOBILITA' SCARL	S.S. 73 Levante 23, Loc. due Ponti 53100 - Siena
TOSCANA	Tiemme	Via G. Monaco, 37 - 52100 AR.
TOSCANA	VAlBUS SCARL	LUCCA VIALE LUPORINI 895
TOSCANA	Tram di Firenze	Via dell'Unità 10, 50018 Scandicci (FI)
TOSCANA	Trenitalia S.p.A	Roma - Piazza Croce Rossa, 1
TOSCANA	Trasporto Regionale Toscano - TRT	Arezzo - Via Guido Monaco, 37
TOSCANA	Moby S.p.A. E Toremar S.p.A.	Livorno - Via Calafati, 6
TOSCANA	GEST	
TRENTINO ALTO ADIGE	Auto Volgger GmbH	39040 Racines, Kirchdorf, 2
TRENTINO ALTO ADIGE	Autounternehmen J.Gatterer & Co	39030 Pfalzen, Bachlastrasse 12
TRENTINO ALTO ADIGE	Klöcker Buslinie GmbH	39030 Pfalzen, Bachlastrasse 12
TRENTINO ALTO ADIGE	Kofler GmbH	39040 Gossensaß, Ibsenplatz
TRENTINO ALTO ADIGE	Leitner Peter & Söhne OHG	39040 Vahrn, Dorfstrasse 42
TRENTINO ALTO ADIGE	Ing. J. Oberhollenzer KG des C. Haidacher & Co	39032 Sand in Taufers, Ahrntalerstrasse, 17
TRENTINO ALTO ADIGE	Pizzinini GmbH	39042 Brixen, Kreuzgasse, 10
TRENTINO ALTO ADIGE	Taferner Hans Peter	39031 Bruneck, Dantestrasse, 20
TRENTINO ALTO ADIGE	T.A.G. GmbH	39042 Brixen, Kreuzgasse, 10
TRENTINO ALTO ADIGE	Fugger Reisen SAS	Via dei Pescatori 8/c. 39049 Vipiteno
TRENTINO ALTO ADIGE	Miet- u. Linien dienst Oberhuberg.	39042 Bressanone Via J. Durst
TRENTINO ALTO ADIGE	Wipptalreisen snc di Rainer Elmar e Rainer Gerold	Prati - via Val di Vizze 63, 39049 Val di Vizze
TRENTINO ALTO ADIGE	Trenitalia SpA	Piazza della Croce Rossa 1
TRENTINO ALTO ADIGE	Steiner Touring srl	San Vito 31 - 39030 Brates

TRENTINO ALTO ADIGE	HOLZER SAS DI HOLZER MARTINA & Co.	I - 39030 Sesto, via Heideck, 24
TRENTINO ALTO ADIGE	MELLAUNER SRL	Luson, Vicolo Dorf n. 8
TRENTINO ALTO ADIGE	Seiwals Sas di Seiwald Klaus & Co.	39030 Valle di Casies, Im Steinanger 7
TRENTINO ALTO ADIGE	Mahlknecht J. Srl	39053 Collepietra - Oberdorf 109
TRENTINO ALTO ADIGE	SAD - Trasporto locale S.p.A.	Corso Italia 13/N - 39100 Bolzano
TRENTINO ALTO ADIGE	SAD - Trasporto locale S.p.A.	Corso Italia 13/N - 39100 Bolzano
TRENTINO ALTO ADIGE	SAD - Trasporto locale S.p.A.	Corso Italia 13/N - 39100 Bolzano
TRENTINO ALTO ADIGE	SASA S.p.A. Società Autobus Servizi d'Area	Bolzano - via Buozzi 8
TRENTINO ALTO ADIGE	Sibermagi Anton s.a.s.	Via Sciliar, 39/1, 39040 Shusi (BZ)
TRENTINO ALTO ADIGE	Auto Rainer GmbH	Obertelfes N. 6 - 39040 Ratschings
TRENTINO ALTO ADIGE	TRENTINO TRASPORTI ESERCIZIO S.P.A.	Via Innsbruck, 65 - 38121 TRENTO
TRENTINO ALTO ADIGE	TRENTALIA S.P.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA
UMBRIA	TRENTALIA S.P.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161
UMBRIA	UMBRIA TPL E MOBILITA' S.P.A.	Strada Santa Lucia, 4 - 06125
UMBRIA	ISHTAR S.C. a R.L.	Strada Santa Lucia, 4 - 06125
UMBRIA	TPL MOBILITA' S.C. a R.L.	S.S. Flaminia, Km 127,700 - 06049
UMBRIA	ATC & PARTNERS MOBILITA' S.C. a	Piazzale della Rivoluzione Francese -
UMBRIA	Comune di Bastia Umbra	
UMBRIA	Comune di Cannara	
UMBRIA	Comune di Gualdo Cattaneo	
UMBRIA	Comune di Scheggia e Pascalupo	
UMBRIA	Comune di Torgiano	
VALLEDAOSTA	R.T.C. VITA S.p.A.-SAVDA S.p.A.	strada Nazionale, 10 11020 ARNAD (AO)
VALLEDAOSTA	SADEM S.p.A.	Via della Repubblica, 14 10095 - Grugliasco (TO)
VALLEDAOSTA	SAVDA S.p.A.	Strada Pont Suaz 6 11100 AOSTA
VALLEDAOSTA	SVAP Società cooperativa	loc. Plan Felinaz, 5 11020 CHARVENSOD (AO)
VALLEDAOSTA	VITA S.p.A.	strada Nazionale, 10 11020 ARNAD (AO)
VENETO	TRENTALIA S.p.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 - ROMA
VENETO	SISTEMI TERRITORIALI S.p.A.	Piazza G. Zanellato, 5 - 35131 PADOVA
VENETO	A.C.T.T. S.p.a.	Via Polveriera, 1 31100 TREVISO TV
VENETO	A.C.T.V. S.p.a. - navigazione	Isola Nova del Tronchetto, 32 30135 VENEZIA VE
VENETO	A.C.T.V. S.p.a. - tram	Isola Nova del Tronchetto, 32 30135 VENEZIA VE
VENETO	A.C.T.V. S.p.a. - automobilistico	Isola Nova del Tronchetto, 32 30135 VENEZIA VE
VENETO	A.I.M. Mobilità S.r.l.	Contra' Pedemuro S.Biagio, 72 36100 VICENZA VI
VENETO	A.I.M. Mobilità S.r.l.	Contra' Pedemuro S.Biagio, 72 36100 VICENZA VI
VENETO	A.T.M. S.p.a.	V.le V. Emanuele II, 70 31029 VITTORIO V. TV
VENETO	A.T.V. S.r.l.	Lungadige Galtarossa, 5 37133 VERONA VR

VENETO	A.T.V.O. S.p.a.	P.zza 4 Novembre, 8 30027 SAN DONA' DI PIAVE VE
VENETO	Albiero Guido	Via Ponte Cocco, 10 36050 MONTORSO VI
VENETO	Anselmi S.n.c.	Via Stizzoli, 1 37030 BADIA CALAVENA VR
VENETO	APS Holding S.p.a.	Via Salboro, 22/b 35131 PADOVA PD
VENETO	Autocorriere Caverzan S.r.l.	Via G. Galilei, 56 31044 MONTEBELLUNA TV
VENETO	Autoservizi Lorenzi S.r.l.	Via dell'Artigianato, 14 36078 VALDAGNO VI
VENETO	Barzi Service S.r.l.	Via S.Marco, 8 31052 CANDELU' DI MASERADA TV
VENETO	Bettini Bus S.a.s.	Piazza Garibaldi, 45 36045 LONIGO VI
VENETO	Bonaventura Express S.r.l.	Via S.Ambrogio, 36/b 31050 BADOERE DI M. TV
VENETO	Brenzan Giulio	Viale Marconi, 10 45035 CASTELMASSA RO
VENETO	Bristol Autoservizi S.r.l. (ex Scalcon Autos. S.r.l.)	Via Marche, 5 - Zona Industriale 36015 SCHIO VI
VENETO	Brusutti S.r.l.	Via Triestina, 181/C 30030 TESSERA - VENEZIA VE
VENETO	Bus Italia-Sita Nord S.r.l.(ex Sita)	Via del Pescarotto, 25/27 35121 PADOVA PD
VENETO	C.T.M. S.p.a.	Via Vittorio V.to, 13 31033 CASTELFRANCO V.TO TV
VENETO	Canil Viaggi S.r.l. (ex Zonta Giovanni S.r.l. e Rossi Travels)	Via Spin, 53 36060 ROMANO D'EZZELJNO VI
VENETO	Capozzo S.r.l.	Via Cartiera, 21 36030 LUGO DI VICENZA VI
VENETO	CO.N.A.M. S.r.l.	Via Fabio Mutinelli, 17 30173 MESTRE VE
VENETO	Dall'Aio Viaggi S.n.c.	Via Isolana, 34 37056 SALIZOLE VR
VENETO	De Zen Michele S.a.s.	Via del Capitello, 4 31011 ASOLO TV
VENETO	Dolomiti Bus S.p.a.	Via Col da Ren, 14 32100 BELLUNO BL
VENETO	F.T.V. S.p.a.	Viale Milano, 138 36100 VICENZA VI
VENETO	Garbellini S.r.l.	Viale della Scienza, 13 45100 ROVIGO RO
VENETO	Girardi Domenico e Figli S.r.l.	Via Patrioti, 16/18 36012 ASIAGO VI
VENETO	Gobbo Autoservizi S.r.l.	Via Verdi, 39 31050 MORGANO TV
VENETO	La Marca Trevigiana S.p.a.	Lungosile Mattei, 29 31100 TREVISO TV
VENETO	Perera Mario eredi	Via S. d'Acquisto, 2 32026 MEL BL
VENETO	Pilotto Viaggi S.n.c.(ex Passarella)	Via Ca' Venier, 63 30014 CAVARZERE VE
VENETO	S.A.D. Trasporto Locale S.p.a.	Corso Italia, 13/N 39100 BOLZANO BZ
VENETO	S.A.F. Autoservizi F.V.G. S.p.a.	Via del Partidor, 13 33100 UDINE UD
VENETO	Sbizzera S.r.l.	Via G. Marconi, 8 32031 ALANO DI PIAVE BL
VENETO	Servizi Ampezzo S.r.l.	Loc. Sacus, 4 32043 CORTINA D'AMPEZZO BL
VENETO	Tiengo Aldo S.n.c.	Via Risorgimento, 85 45010 ROSOLINA RO
VENETO	Zambon Silla Corrado	Via Kennedy, 2 36010 POSINA VI
VENETO	Zanonato Erio Aldo	Via XXV Aprile, 11 36071 ARZIGNANO VI

**OSSERVATORIO TPL Gruppo di Lavoro 2 (Primi indicatori per investimenti)****SCHEDA RILEVAMENTO DATI SU INTERVENTO INFRASTRUTTURALE IN CORSO DI REALIZZAZIONE (1)**

<b>REGIONE</b>			
<b>COMUNE</b>			
<b>SOGGETTO ATTUATORE</b>			
<b>TIPOLOGIA INTERVENTO (2)</b>			
<b>DENOMINAZIONE INTERVENTO</b>			
<b>LUNGHEZZA KM</b>			
<b>NUMERO UNITA' DI TRAZIONE</b>			
<b>COSTO VEICOLI (M€) (3)</b>			
<b>COSTO TOTALE INTERVENTO (M€) (3)</b>			
<b>FONTI DI FINANZIAMENTO (4)</b>	<b>SOGG. FINANZIATORI</b>	<b>FINANZIAMENTO</b>	<b>PERCENTUALE</b>
<b>CAPACITA' DI TRASPORTO (nella tratta di massimo carico)</b>	<b>PAX/ORA/DIREZIONE</b>	<b>CORSE/ORA/DIREZIONE</b>	
<b>CADENZAMENTO</b>	<b>ORA DI PUNTA</b>	<b>ORA DI MORBIDA</b>	
<b>DATA INIZIO LAVORI</b>			
<b>DATA FINE LAVORI</b>			
<b>PERCENTUALE AVANZAMENTO AL (5)</b>			
<b>CRITICITA'</b>			

1) UNA SCHEDA PER CIASCUN INTERVENTO

2) INDICARE: METROPOLITANA - FERROVIA - TRANVIA - FILOVIA - - SISTEMA INNOVATIVO - FUNICOLARI (IN TPL) - ASCENSORI (IN TPL) - PERCORSI MECCANIZZATI (IN TPL)

3) IVA ESCLUSA

4) INDICARE SOGGETTI FINANZIATORI, FINANZIAMENTO E RELATIVA PERCENTUALE

5) INSERIRE DATA

**OSSERVATORIO TPL Gruppo di Lavoro 2 (Primi indicatori per investimenti)****SCHEDA RILEVAMENTO DATI SU INTERVENTO INFRASTRUTTURALE IN PROGETTO O PROGRAMMATO (1)**

<b>REGIONE</b>	
<b>COMUNE</b>	
<b>SOGGETTO ATTUATORE</b>	

<b>TIPOLOGIA INTERVENTO (2)</b>			
<b>DENOMINAZIONE INTERVENTO</b>			
<b>LUNGHEZZA KM</b>			
<b>NUMERO UNITA' DI TRAZIONE</b>			
<b>COSTO VEICOLI (M€) (3)</b>			
<b>COSTO TOTALE INTERVENTO (M€) (3)</b>			
<b>FONTI DI FINANZIAMENTO (4)</b>	<b>SOGG. FINANZIATORI</b>	<b>FINANZIAMENTO</b>	<b>PERCENTUALE</b>
<b>CAPACITA' DI TRASPORTO (nella tratta di massimo carico)</b>	<b>PAX/ORAZIONE</b>	<b>CORSE/ORAZIONE</b>	
<b>CADENZAMENTO</b>	<b>ORA DI PUNTA</b>	<b>ORA DI MORBIDA</b>	
<b>TEMPISTICA (5)</b>			
<b>CRITICITA'</b>			

1) UNA SCHEDA PER CIASCUN INTERVENTO. SOLO INTERVENTI FINANZIATI (TOTALMENTE O PARZIALMENTE) O IL CUI PROGETTO SIA ALMENO A LIVELLO PRELIMINARE

2) INDICARE: METROPOLITANA - FERROVIA - TRANVIA - FILOVIA - - SISTEMA INNOVATIVO - FUNICOLARI (IN TPL) - ASCENSORI (IN TPL) - PERCORSI MECCANIZZATI (IN TPL)

3) IVA ESCLUSA

4) INDICARE SOGGETTI FINANZIATORI, FINANZIAMENTO, RELATIVA PERCENTUALE

5) INSERIRE INFORMAZIONI SULLA TEMPISTICA PREVISTA



RICOGNIZIONE VEICOLI nel territorio della Regione ..... / Provincia Autonoma di .....

per servizio Trasporto Pubblico Locale passeggeri e per Trasporto Ferroviario Regionale

pag. 1

al .....

**GUIDA ALLA COMPILAZIONE del PROSPETTO su RICOGNIZIONE "Veicoli" e "Unità di trasporto su vie d'acqua" - LEGENDA**

- Prospetto da restituire compilato in formato elettronico a "osservatorio.ip@mit.gov.it"; Per ulteriori spazi (scopo precisazioni e/o diverse tipologie) rivolgersi alla Segreteria Osservatorio;
- Dati relativi a veicoli e unità su vie d'acqua per servizi di linea TPL passeggeri, con Contratti di Servizio, o con Obblighi di Servizio Pubblico, con tariffe da Regione/Ente locale;
- Dati sui veicoli e unità c.s. utilizzati per il servizio/obbligo servizio, in esercizio, di riserva, immatricolati. Non per soli servizi turistici, mezzi di manovra e soccorso, macchine operatrici;
- I dati sulle quantità per tipo, sull'età media per tipologia e  $\Sigma$  posti relativi sono da inserire nelle apposite caselle centrali e non nelle ultime due colonne;
- Le quantità totali e l'età media sul totale e  $\Sigma$  posti tot. nelle ultime due colonne (caselle colore turchese) sono calcolate automaticamente dal file excel;
- Il prospetto ha configurazione bloccata, presenta campi di lavoro aperti per l'inserimento dei dati richiesti (caselle), e zone libere per le precisazioni;
- **Q** : quantità;
- **Q l < 8m / l < 12/18/24/32m** : per autobus / filobus, indicare la quantità dei veicoli con lunghezza inferiore a circa 8m / 12m / ...;
- **e m** : età media delle unità di veicolo di cui alle quantità per tipo di alimentazione trazione o alle caratteristiche indicate;
- **G Eu 0-3** : ad alimentazione a gasolio con classe emissione da Euro 0 fino Euro 3 ;
- **G Eu 4-6** : ad alimentazione a gasolio con classe emissione da Euro 4 fino Euro 6, compreso con Eev;
- **M** : con alimentazione a metano per autotrazione
- **GPL**: con alimentazione a gas di petrolio liquefatto
- **Hy DE**: con motore diesel, generatore e motore elettrico (brido);
- **E**: con motore/ elettrici/ alimentato a batteria;
- **Bim DE / Bim EE**: Filobus bimodale in grado di viaggiare a marcia autonoma in tratti senza linea aerea elettrica, con motore diesel (DE) / con batteria (EE);
- **$\Sigma$  p. sed. /  $\Sigma$  p. ip.**: somma dei posti a sedere / in piedi di ciascuna delle unità di veicolo di cui alla quantità indicata;  
(indicare i posti considerati nell'offerta del programma di servizio TPL per soddisfare la domanda)
- **$\Sigma$  p. ip.** per autobus / filobus, indicare i posti da omologazione (carta circolazione / targhetta a bordo);
- **$\Sigma$  p. ip.** per tram/metropolitana/via guidata/veicoli ferroviari: da indicare sulla base di 4 pers/mq, in caso di densità diversa (p.es.6 - 8 pers/mq) precisare **6 - 8 in (p)** ;
- **$\Sigma$  p. ip.** per rotabili del trasporto ferroviario, se previsti, sulla base della densità di 4 pers/mq; in caso di densità diversa precisare ;
- **$\Sigma$  p. sed.** possono comprendere strapuntini (o ribaltabili): la superficie corrispondente a strapuntini occupati, se previsti, deve essere detratta dal calcolo di superficie per posti in piedi;
- **tram**: tram in servizio urbano/suburbano e interurbano in qualunque scartamento di binario;
- **metropolitana**: sistema di trasporto di massa su sede interamente segregata e protetta;
- **(1)**: ricomprende veicoli per metropolitana su gomma su sede interamente segregata e protetta;
- **(2)**: a via guidata in modo meccanico, per via ottica, per via magnetica o altro (precisare la tecnologia);
- **unità di trazione (Udt)**: costituite da elementi singoli o da un complesso di elementi permanentemente accoppiati;
- **cassa**: abitacolo destinato a viaggiatori (con posti in piedi e seduti);
- **cassa/e per metropolitana**: corrisponde a elemento/complesso di elementi uniti da barra rigida, sia motorizzato anche in parte che non motorizzato, con accoppiatori alle due estremità;
- **Trasp. Ferroviario Regionale**: dati sul materiale rotabile utilizzato per i servizi oggetto di Contratto di Servizio dall'Impresa di trasporto Spa Trenitalia (ex art. 9 L. 422/97) e, separatamente, dati sul materiale rotabile ferroviario sia a scartamento ordinario che ridotto utilizzato dalle Società di gestione ferroviaria e/o Imprese Ferroviarie regionali / locali, [per i servizi regionali] svolti su rete RFI, su rete interconnessa, su rete isolata;
- **carrozza (no DP)**: vettura singola non a Doppio Piano, non motorizzata trainata da locomotiva, oppure elemento rimorchiato non a DP da accoppiare ad Udt;
- **carrozza DP**: carrozza a Doppio Piano;
- **TD, TE**: per trazione diesel, per trazione elettrica;
- **"unità di trasporto su acqua"**: per cabotaggio marittimo, in ambito TPL ex L. 422 / '97, su mare, fluviale, lacuale: da precisare la lunghezza di cui si indica la quantità ed ev. il tipo di alimentazione nello spazio corrispondente;





RICOGNIZIONE VEICOLI nel territorio della Regione ..... / Provincia Autonoma di .....												al 31.12.2011	pag. 4
Trasp. Ferro. Region. caratt./età												Q tot.	e <sub>m</sub>
unità di trazione												0	####
per TD													
solo TRENITALIA												0	0
Trasp. Ferro. Region. caratt./età												Q tot.	e <sub>m</sub>
unità di trazione												0	####
per TD													
(non Trentitalia)												0	0
Trasp. Ferro. Region. caratt./età												Q tot.	e <sub>m</sub>
carrozza (no DP)													
carrozza DP												0	####
per TD													
solo TRENITALIA												0	0
Trasp. Ferro. Region. caratt./età												Q tot.	e <sub>m</sub>
carrozza (no DP)													
carrozza DP												0	####
per TD													
(non Trentitalia)												0	0

RICOGNIZIONE VEICOLI nel territorio della Regione .....	al .....	pag. 5																																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Trasp. Ferrov. Region.</td> <td style="width: 10%;">caratt./età</td> <td style="width: 10%;">TD</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> <td style="width: 10%;">(p)</td> <td style="width: 10%;">TE</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> <td style="width: 10%;">(p)</td> <td style="width: 10%;">Q tot.</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> </tr> <tr> <td>carr. pilota (no DP)</td> <td>Quantità</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>carrozza pilota DP</td> <td>Quantità</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0</td> <td>####</td> </tr> <tr> <td>Σ p. sed.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Σ p. in p.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;">solo TRENITALIA</td> </tr> </table>	Trasp. Ferrov. Region.	caratt./età	TD	e <sub>m</sub>	(p)	TE	e <sub>m</sub>	(p)	Q tot.	e <sub>m</sub>	carr. pilota (no DP)	Quantità									carrozza pilota DP	Quantità							0	####	Σ p. sed.									0	Σ p. in p.									0	solo TRENITALIA											
Trasp. Ferrov. Region.	caratt./età	TD	e <sub>m</sub>	(p)	TE	e <sub>m</sub>	(p)	Q tot.	e <sub>m</sub>																																																					
carr. pilota (no DP)	Quantità																																																													
carrozza pilota DP	Quantità							0	####																																																					
Σ p. sed.									0																																																					
Σ p. in p.									0																																																					
solo TRENITALIA																																																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Trasp. Ferrov. Region.</td> <td style="width: 10%;">caratt./età</td> <td style="width: 10%;">TD</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> <td style="width: 10%;">(p)</td> <td style="width: 10%;">TE</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> <td style="width: 10%;">(p)</td> <td style="width: 10%;">Q tot.</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> </tr> <tr> <td>carr. pilota (no DP)</td> <td>Quantità</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>carrozza pilota DP</td> <td>Quantità</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0</td> <td>####</td> </tr> <tr> <td>Σ p. sed.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Σ p. in p.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;">(non Trentitalia)</td> </tr> </table>	Trasp. Ferrov. Region.	caratt./età	TD	e <sub>m</sub>	(p)	TE	e <sub>m</sub>	(p)	Q tot.	e <sub>m</sub>	carr. pilota (no DP)	Quantità									carrozza pilota DP	Quantità							0	####	Σ p. sed.									0	Σ p. in p.									0	(non Trentitalia)											
Trasp. Ferrov. Region.	caratt./età	TD	e <sub>m</sub>	(p)	TE	e <sub>m</sub>	(p)	Q tot.	e <sub>m</sub>																																																					
carr. pilota (no DP)	Quantità																																																													
carrozza pilota DP	Quantità							0	####																																																					
Σ p. sed.									0																																																					
Σ p. in p.									0																																																					
(non Trentitalia)																																																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Trasp. Ferrov. Region.</td> <td style="width: 10%;">caratt./età</td> <td style="width: 10%;">TD</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> <td style="width: 10%;">(p)</td> <td style="width: 10%;">TE</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> <td style="width: 10%;">(p)</td> <td style="width: 10%;">Q tot.</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> </tr> <tr> <td>locomotiva</td> <td>Quantità</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;">solo TRENITALIA</td> </tr> </table>	Trasp. Ferrov. Region.	caratt./età	TD	e <sub>m</sub>	(p)	TE	e <sub>m</sub>	(p)	Q tot.	e <sub>m</sub>	locomotiva	Quantità									solo TRENITALIA																																									
Trasp. Ferrov. Region.	caratt./età	TD	e <sub>m</sub>	(p)	TE	e <sub>m</sub>	(p)	Q tot.	e <sub>m</sub>																																																					
locomotiva	Quantità																																																													
solo TRENITALIA																																																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Trasp. Ferrov. Region.</td> <td style="width: 10%;">caratt./età</td> <td style="width: 10%;">TD</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> <td style="width: 10%;">(p)</td> <td style="width: 10%;">TE</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> <td style="width: 10%;">(p)</td> <td style="width: 10%;">Q tot.</td> <td style="width: 10%;">e<sub>m</sub></td> </tr> <tr> <td>locomotiva</td> <td>Quantità</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;">(non Trentitalia)</td> </tr> </table>	Trasp. Ferrov. Region.	caratt./età	TD	e <sub>m</sub>	(p)	TE	e <sub>m</sub>	(p)	Q tot.	e <sub>m</sub>	locomotiva	Quantità									(non Trentitalia)																																									
Trasp. Ferrov. Region.	caratt./età	TD	e <sub>m</sub>	(p)	TE	e <sub>m</sub>	(p)	Q tot.	e <sub>m</sub>																																																					
locomotiva	Quantità																																																													
(non Trentitalia)																																																														

<b>RICOGNIZIONE "Unità di trasporto su acqua" : giurisdizione della</b>	Regione .....	al .....	pag. 6
/			
<p><b>Cabotaggio Marittimo</b>    alim./età</p> <p><b>Traghetto Misto</b>    Q I &lt; ..... m (Pax, Auto e Merci)    Q I &lt; ..... m</p> <p><b>Passeggeri</b>    Σ p. sed. Σ p. in p.</p>	<p>gasolio    e<sub>m</sub>    (p)</p> <p>altro    e<sub>m</sub>    (p)</p>	<p>Q tot.    e<sub>m</sub></p> <p>0    #####</p> <p>0</p> <p>0</p>	
<p><b>Cabotaggio Marittimo</b>    alim./età</p> <p><b>Traghetto Misto</b>    Q I &lt; ..... m <b>VELOCE</b>    Q I &lt; ..... m</p> <p><b>Passeggeri</b>    Σ p. sed. (anche per Auto e Merci)    Σ p. in p.</p>	<p>gasolio    e<sub>m</sub>    (p)</p> <p>altro    e<sub>m</sub>    (p)</p>	<p>Q tot.    e<sub>m</sub></p> <p>0    #####</p> <p>0</p> <p>0</p>	
<p><b>Cabotaggio Marittimo</b>    alim./età</p> <p><b>Monocarena</b>    Q I &lt; ..... m <b>VELOCE</b>    Q I &lt; ..... m</p> <p><b>Passeggeri</b>    Σ p. sed. Σ p. in p.</p>	<p>gasolio    e<sub>m</sub>    (p)</p> <p>altro    e<sub>m</sub>    (p)</p>	<p>Q tot.    e<sub>m</sub></p> <p>0    #####</p> <p>0</p> <p>0</p>	
<p><b>Cabotaggio Marittimo</b>    alim./età</p> <p><b>Aliscafo</b>    Q I &lt; ..... m Q I &lt; ..... m</p> <p><b>Passeggeri</b>    Σ p. sed. Σ p. in p.</p>	<p>gasolio    e<sub>m</sub>    (p)</p> <p>altro    e<sub>m</sub>    (p)</p>	<p>Q tot.    e<sub>m</sub></p> <p>0    #####</p> <p>0</p> <p>0</p>	
<p><b>Cabotaggio Marittimo</b>    alim./età</p> <p><b>Catamarano</b>    Q I &lt; ..... m Q I &lt; ..... m</p> <p><b>Passeggeri</b>    Σ p. sed.</p>	<p>gasolio    e<sub>m</sub>    (p)</p> <p>altro    e<sub>m</sub>    (p)</p>	<p>Q tot.    e<sub>m</sub></p> <p>0    #####</p> <p>0</p> <p>0</p>	

M INF.GABINETTO.REGISTRO UFFICIALE.U.0044692.13-11-2014



*Il Ministro  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Caro Presidente,*

inoltro la relazione al Parlamento sullo stato del trasporto pubblico locale, predisposta dall'Osservatorio nazionale sulle politiche del settore, istituito presso questo Dicastero ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

  
Maurizio Lupi

---

Senatore

Dott. Pietro Grasso

Presidente del Senato della Repubblica

R O M A

PAGINA BIANCA



**OSSERVATORIO NAZIONALE  
SULLE POLITICHE  
DEL  
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE  
(Art.1 comma 300 L.244/2007)**



**RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO**

**ANNO 2014**

**Documento approvato dal Comitato dell'Osservatorio  
nella seduta del giorno 30 giugno 2014**

**Parere favorevole 113/CU  
espresso dalla Conferenza Unificata  
nella seduta del 25 settembre 2014**



## INDICE

**INTRODUZIONE : la legge istitutiva**

**CAPITOLO 1: descrizione del quadro di contesto del settore del trasporto pubblico locale e regionale e dei servizi di TPL oggetto di monitoraggio dell'Osservatorio**

**CAPITOLO 2: Ristrutturazione dei debiti pregressi del settore al 31/12/2012**

**CAPITOLO 3 : Avvio Osservatorio**

**CAPITOLO 4 : Avvio Banca Dati Osservatorio**

**CAPITOLO 5 : Qualità dei dati oggetto del monitoraggio**

**CAPITOLO 6 : Censimento dei contratti di servizio e delle aziende**

**CAPITOLO 7: Stato di attuazione del disposto dell'art. 16 bis del D.L. 95/12**

**CAPITOLO 8: Sito Osservatorio**

## INTRODUZIONE

### LA LEGGE ISTITUTIVA

#### **LEGGE 24 dicembre 2007, n. 244 Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)**

##### **Art. 1**

Disposizioni in materia di entrata, nonché disposizioni concernenti le seguenti Missioni: Organi costituzionali, a rilevanza costituzionale e Presidenza del Consiglio dei ministri; Relazioni finanziarie con le autonomie territoriali

----- OMISSIS -----

300. E' istituito presso il Ministero dei trasporti l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali, al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma. Per il funzionamento dell'Osservatorio e' autorizzata la spesa di 2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2008. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie locali, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, sono definiti i criteri e le modalita' di monitoraggio delle risorse destinate al settore e dei relativi servizi, ivi comprese quelle relative agli enti locali, nonché le modalita' di funzionamento dell'Osservatorio. L'Osservatorio presenta annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale.

## CAPITOLO 1

### **DESCRIZIONE DEL QUADRO DI CONTESTO DEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE E DEI SERVIZI DI TPL OGGETTO DI MONITORAGGIO DELL'OSSERVATORIO.**

#### **1.1. DESCRIZIONE DEL SETTORE E DELLE COMPETENZE ISTITUZIONALI**

Il settore del trasporto pubblico locale e regionale riveste fondamentale importanza per la vita economica, sociale e produttiva del Paese. La riduzione della congestione urbana provocata dal traffico automobilistico, la garanzia del diritto alla mobilità dei cittadini, la riduzione dei sinistri automobilistici ed i conseguenti effetti positivi per l'economia, l'ambiente e, più in generale lo sviluppo del paese, non possono prescindere da un buon livello di mobilità in ambito locale che può essere garantito potenziando e rendendo efficiente ed efficace il servizio di trasporto pubblico.

In Italia, il comparto del TPL conta approssimativamente circa un migliaio di aziende pubbliche e private (delle quali circa il 25% svolge servizio urbano, circa il 55% solo servizio extraurbano e circa il 20% entrambi i tipi di servizio) e la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa 7 miliardi (i dati di cui sopra, ad oggi acquisiti esclusivamente su base statistica (a decorrere dal 2014, attivata la banca dati informatica "dell'Osservatorio", potranno essere verificati in termini reali, certificati semestralmente dalle aziende del settore).

I compiti istituzionali (di amministrazione e programmazione) in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali sono attribuiti alle regioni ai sensi del D.lgs 422/97 e del Titolo V della Costituzione; residuano in capo allo Stato le competenze in materia di:

- sicurezza degli impianti fissi di trasporto e dei relativi servizi;
- il concorso finanziario agli oneri di parte corrente sostenuti dalle regioni;
- individuazione di interventi in conto capitale da ammettere a contribuzione statale;
- monitoraggio sulle modalità di esercizio delle funzioni e dei compiti di amministrazione e programmazione attribuite alle regioni.

Storicamente il settore, dai dati acquisiti in occasione delle istruttorie compiute per il rinnovo del contratto collettivo nazionale autoferrotanvieri, ha un "costo" annuale per la finanza pubblica di circa 7,2 MLD di euro di cui circa 6,4 MLD di euro relativi ai servizi di T.P.L e ferroviari eserciti nelle Regioni a Statuto ordinario.

## 1.2. SERVIZI STORICI E SPESA STORICA

In merito alla programmazione dei servizi da parte delle regioni, è necessario rammentare che, con l'emanazione del D.lgs. 19 novembre 1997 n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo n. 59," il settore è stato oggetto di una riforma non completata o che, comunque, non ha prodotto gli effetti previsti.

Di fatto, con l'applicazione di tale decreto legislativo, anziché rendere più efficaci, efficienti ed economici i servizi pubblici erogati, sono stati prodotti servizi qualitativamente e quantitativamente insufficienti a fronte di costi peraltro incrementati negli ultimi anni.

Ciò deve imputarsi:

- a) alla mancata individuazione, da parte di alcune regioni, dei c.d. "servizi minimi", destinati ad assicurare il diritto alla mobilità mediante una revisione dei "servizi storici", diretta ad un utilizzo razionale e secondo criteri di priorità delle risorse finanziarie disponibili;
- b) alla mancata liberalizzazione del settore, che non ha prodotto la progressiva riduzione dei costi, una migliore qualità e una maggiore quantità dei servizi eserciti;
- c) alla mancata considerazione del rapporto tra ricavi e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, sia per la determinazione dell'offerta di servizio a fronte della domanda reale che per la scelta del vettore più idoneo con cui prestarla;
- d) alle continue modifiche normative del settore, anche legate alle vicende relative alla disciplina generale sui servizi pubblici locali a rilevanza economica, che ha comportato negli ultimi anni continue incertezze e conseguenti effetti di rallentamento della riforma introdotta con il richiamato D.Lgs. 422/97.

A distanza di 16 anni dall'entrata in vigore del richiamato D.lgs., infatti, i servizi minimi risultano individuati (con criteri spesso non trasportistici) confermando sostanzialmente la base "storica", senza prevedere la riduzione dei servizi sovradimensionati, e la soppressione dei servizi in sovrapposizione (con la conseguente impossibilità di liberare risorse da destinare all'incremento qualitativo e quantitativo dei servizi necessari).

Inoltre, la liberalizzazione è stata reiteratamente rinviata, sino ad essere inibita o fortemente condizionata, tanto da creare una realtà in cui è attuata solo fittiziamente, con la conseguenza che, molto spesso, i costi dei servizi non vengono determinati dal libero mercato, ma sono definiti, per lo più, da aziende (spesso in mano pubblica) che, a fronte della incapacità a ridimensionare le proprie inefficienze, hanno quantificato i corrispettivi per i servizi offerti sulla base di una spesa storica progressivamente incrementata (senza alcun limite posto da standard o da parametri di riferimento legislativi venuti meno in nome della liberalizzazione che si sarebbe dovuta attuare). Tra l'altro per

l'affidamento dei servizi ferroviari si è determinata talvolta una situazione di “monopolio di fatto” causata anche da una mancanza di una disciplina che preveda il “vincolo di destinazione” dei beni strumentali per il servizio ed in particolare dei parchi rotabili.

La legge 5 maggio 2009 n. 42, in materia di federalismo fiscale, in considerazione delle criticità sopra evidenziate, ha iniziato ad introdurre criteri e principi, quali quelli del superamento della spesa storica, e dell'individuazione, per il più ampio settore del trasporto pubblico di competenza regionale, di “costi standard”, “fabbisogno standard” e di “livello adeguato di servizio su tutto il territorio nazionale”. Il percorso legislativo è proseguito con l'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/2012, così come modificato ed integrato dall'articolo 1 comma 301, della Legge 28 dicembre 2012, n. 228, che ha subordinato la ripartizione di una quota rilevante delle risorse pubbliche destinate al settore, all'adozione, da parte delle regioni a statuto ordinario, di criteri di efficientamento e di razionalizzazione per la corretta programmazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali.

### **1.3. FONDO NAZIONALE PER IL CONCORSO FINANZIARIO DELLO STATO AGLI ONERI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ANCHE FERROVIARIO**

Con l'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/2012, così come modificato ed integrato dall'articolo 1 comma 301, della Legge 28 dicembre 2012, n. 228, è stato istituito il “Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico” nel quale confluisce uno stanziamento annuale pari a 4.929 milioni di Euro, corrispondente a circa il 75% delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore per quanto di competenza delle regioni a statuto ordinario.

La norma in argomento ha lo scopo di incentivare le Regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi (ed uniformi a livello nazionale) di efficientamento e razionalizzazione. L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, dovrebbe consentire la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

In sostanza la riprogrammazione è mirata:

- alla scelta del vettore più idoneo in relazione alla domanda;
- all'eliminazione di qualunque sovrapposizione di servizi non giustificata (ferro – gomma, gomma – gomma, ferro – ferro)

In merito, a titolo di esempio, è opportuno segnalare che la programmazione regionale in alcune realtà :

- 1) continua a giustificare i costi di servizi ferroviari “storici”, istituiti ad inizio secolo scorso, la cui utenza, con lo sviluppo della rete viaria, è dirottata da decenni su servizi automobilistici aventi una velocità commerciale ed un costo di esercizio più competitivi;
- 2) produce servizi talvolta sovradimensionati rispetto alla domanda, sottraendo in tal modo risorse utili per migliorare qualitativamente e quantitativamente i servizi a domanda elevata.
- 3) prevede servizi di trasporto ferroviario regionale che sostanzialmente duplicano una parte dei “servizi ferroviari universali” che lo Stato continua a contribuire.

E' opportuno evidenziare che il residuo 25% delle risorse di spesa corrente destinate al settore grava, in buona parte, sul c.d. “Fondo perequativo IRAP”, in merito al quale le regioni hanno più volte rivendicato la propria discrezionalità a definirne la destinazione. Tale discrezionalità è stata, in talune regioni, pienamente esercitata, con grave danno per i servizi di trasporto pubblico, destinando i fondi originariamente erogati per i servizi stessi ad altri settori della spesa regionale. Ciò si è verificato in particolare in occasione della riduzione dei trasferimenti statali alle regioni con il D.L. n. 78/2010.

#### **1.4. STATO DI ATTUAZIONE DEL DISPOSTO DELL'ART. 16 BIS DEL D.L. 95/12**

Il prescritto DPCM, che definisce i criteri di efficientamento e razionalizzazione del settore, acquisita l'intesa con la Conferenza Unificata Stato Regioni, è stato sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei Ministri in data 11 marzo 2013 ed è stato pubblicato sulla GURI n. 148 in data 26/06/2013.

Da tale data di pubblicazione, le regioni hanno avuto 120 giorni per procedere alla corretta riprogrammazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali, e ulteriori 60 giorni per rendere operativa la riprogrammazione in parola.

Invero tutte le regioni a statuto ordinario hanno effettivamente posto in essere la rimodulazione dei servizi entro il 26/11/2013, ovvero entro 180 giorni dalla pubblicazione sulla GURI (26 giugno 2013), del richiamato DPCM del 11/03/2013.

Di conseguenza ai fini della ripartizione delle risorse stanziato sul “fondo” per l'esercizio 2014, i dati economici e trasportistici da verificare riguarderebbero il solo mese di dicembre 2013.

Pertanto, considerato che il lasso di tempo di un mese è del tutto insufficiente per accertare il raggiungimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione dei servizi su base annua, si è ritenuto opportuno presumere che gli obiettivi in argomento siano stati raggiunti, per lo stesso esercizio 2013, in tutte le regioni a statuto ordinario rinviando all'analisi dei dati economici e trasportistici per l'anno 2014 le verifiche del grado di efficientamento e razionalizzazione del settore.

I piani di riprogrammazione non sono stati oggetto di alcuna approvazione da parte del M.I.T. ma sono allo studio dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1 comma 301 della legge 244/2007 per soli fini ricognitivi.

In sede di prima applicazione della norma il legislatore, infatti, non ha previsto alcuna approvazione delle riprogrammazioni di cui trattasi, fissando semplicemente un termine per l'adozione delle stesse al fine di consentire l'avvio del processo di efficientamento e, dal 2014, la possibilità da parte del MIT di verificare il raggiungimento o meno degli obiettivi indicati nel D.P.C.M. 11 marzo 2013. Il mancato raggiungimento, in tutto o in parte, di tali obiettivi da parte della singola regione, indipendentemente dalla idoneità del piano di riprogrammazione a perseguirli, comporterà nel 2014 una progressiva riduzione (nel limite massimo del 10%) della quota di risorse stanziata nello stesso anno e assegnata.

La riprogrammazione di cui trattasi, tra l'altro, può intendersi dinamica, in quanto, qualora gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione non fossero progressivamente raggiunti, la regione ha comunque la possibilità di intervenire migliorandola al fine di non ricevere "penalizzazioni" negli anni successivi.

#### **1.5. I DOCUMENTI DI RIPROGRAMMAZIONE E LA PRODUZIONE DI TRASPORTO NELLE REGIONI A STATUTO ORDINARIO PER L'ANNO 2013**

In relazione all'importanza della riprogrammazione ai fini di una più chiara relazione tra lo Stato e le singole Regioni sul tema dell'efficientamento, la Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome stabili, nel mese di marzo 2013, di realizzare uno *schema comune di documento di riprogrammazione*.

Quanto sopra con la finalità di uniformare quanto più possibile la redazione dei documenti da parte di ciascuna regione e di fissare una serie di temi che dovevano in ogni caso essere presenti, ferma restando la libertà per le singole Regioni di ulteriori apporti documentali più o meno ampi e complessi.

Lo schema aveva il compito di rendere confrontabili i percorsi e le strategie di riprogrammazione messe in atto da ciascuna Regione e rappresentare una base comune di lavoro per futuri interventi sulle nuove norme per il TPL che le Regioni e Province autonome hanno, peraltro, ritenuto sia lesive della propria autonomia decisionale su una materia di esclusiva pertinenza regionale sia inadeguate e inappropriate da un punto di vista trasportistico per valutare il grado e il livello di efficientamento del trasporto.



Lo schema dei documenti di riprogrammazione è articolato nelle seguenti parti:

1	Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012
1.1	percorso di razionalizzazione avviato dal 2010
1.2	L'applicazione dell'art. 3-bis e l'individuazione del Bacino Regionale
2	Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione
2.1	Assetto territoriale e socio-economico della regione
2.2	Domanda e Offerta attuale di trasporto
2.3	Il fabbisogno di mobilità della Regione: un'analisi generale
2.4	Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti
3	Strategia di riprogrammazione della Rete dei Servizi di Trasporto
3.1	La politica regionale per la mobilità
4	Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei Servizi (Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione)
5	Piano di riprogrammazione
6	Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni
6.1	Innovazioni dei sistemi
6.2	Il trattamento dei dati
6.3	Il fabbisogno per l'innovazione
7	Cronoprogramma delle attività
Allegati: Criteri di misura degli indicatori di efficientamento Ricavi/Costi d'esercizio (RC), Numero Passeggeri (NP) e Livelli occupazionali (LO)	

Di seguito viene riportata una tabella, fornita all'Osservatorio dal Coordinamento tecnico Interregionale, relativa alle produzioni di TPL su ferro (Trenitalia e Ferrovie Regionali), gomma e acqua, così come ricavabili dai piani di riprogrammazione 2013.

<b>REGIONE</b>	<b>Produzione ferroviaria Trenitalia (trenikm)</b>	<b>Produzione autolinee (buskm) e acqua</b>	<b>Produzione ferroviaria regionale (trenikm)</b>
<b>ABRUZZO</b>	3.933.340	55.152.585	1.508.689
<b>BASILICATA</b>	1.965.946	31.632.672	663.043
<b>CALABRIA</b>	6.941.486	56.000.000	900.000
<b>CAMPANIA</b>	10.695.323	125.531.826	6.367.015
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	16.249.818	111.627.587	3.259.806
<b>LAZIO</b>	17.286.522	294.855.345	3.977.990
<b>LIGURIA</b>	6.608.637	62.368.471	168.000
<b>LOMBARDIA</b>	40.941.753	294.925.968	0
<b>MARCHE</b>	4.116.621	41.501.221	0
<b>MOLISE</b>	2.680.655	11.111.469	385.256
<b>PIEMONTE</b>	18.765.298	133.319.522	1.319.416
<b>PUGLIA</b>	8.222.940	96.691.367	6.926.881
<b>TOSCANA</b>	22.402.792	110.469.069	778.597
<b>UMBRIA</b>	3.697.635	28.902.832	1.425.945
<b>VENETO</b>	14.051.150	157.412.911	578.677
<b>TOTALI</b>	<b>178.559.916</b>	<b>1.611.502.845</b>	<b>28.259.315</b>

Tab.1.- Ammontare della produzione TPL nelle regioni a Statuto ordinario - anno 2012 (fonte: Regioni e relativi piani di riprogrammazione)

Nota: per la Lombardia, la produzione Trenord è complessivamente inserita nella voce Trenitalia

*Nota: In sede di conferenza unificata è stata accolta la richiesta di sostituire la tabella 1- sopra riportata con una nuova tabella di seguito introdotta. (parere n.113/CU del 25 settembre 2014)*

XVII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI - DOC. CCXXII, N. 1

REGIONE	Produzione ferroviaria Trentitalia (trenikm)	Produzione gomma/acqua				Produzione ferroviaria regionale (trenikm)	Note
		Autolinee (busKm)	Navigazione (Miglia)	Servizi lagunari e lacuali (oreMoto)	Servizi di Metropolitana (trenikm)		
ABRUZZO	3.933.340	44.559.116				1.508.689	(1)
BASILICATA	1.911.284	35.865.862				678.645	
CALABRIA	6.941.486	56.273.036				900.000	
CAMPANIA	10.695.323	120.780.908	731.569		1.556.427	6.367.015	(2)
EMILIA ROMAGNA	16.249.818	111.913.109				3.259.806	(3)
LAZIO	17.286.522	294.115.742	173.737		158.298	3.977.990	
LIGURIA	6.438.470	61.459.956	21.129		908.515	168.000	
LOMBARDIA	40.941.753	231.378.339	178.717		10.536.108		(4)
MARCHE	4.116.621	41.501.221					
MOLISE	2.680.655	11.111.469				385.256	
PIEMONTE	18.501.382	123.602.413		24.413	2.805.460	1.442.285	(5)
PUGLIA	8.222.940	89.516.907				22.175.595	(6)
TOSCANA	22.402.792	110.469.069	230.068			778.597	
UMBRIA	3.697.635	28.902.832		10.000		1.425.945	
VENETO	14.051.150	122.920.423		513.145	1.105.367	578.677	
<b>TOTALI</b>	<b>178.071.171</b>	<b>1.484.370.402</b>	<b>1.335.220</b>	<b>547.558</b>	<b>17.070.175</b>	<b>43.646.500</b>	

Tab.1 - Ammontare della produzione TPL nelle regioni a Statuto ordinario - anno 2012 (Fonte: Regioni e relativi piani di programmazione)

Note

(1) Produzione ferroviaria Trentitalia: di cui 409.953 servizi sostitutivi bus / Produzione ferroviaria regionale: di cui 844.519 servizi sostitutivi bus

(2) Servizi di Metropolitana: equivalenza 1 treno/km = 4 vettil/km

(3) Produzione ferroviaria Trentitalia: di cui 891.412 servizi sostitutivi bus / Produzione ferroviaria regionale: di cui 398.272 servizi sostitutivi bus

(4) Produzione ferroviaria Trentitalia: comprende complessivamente produzione Trenord / Produzione Autolinee: comprensiva servizi tranviari e autofiorari / Servizi di Metropolitana: equivalenza 1 treno/km = 6 vettil/km

(5) Produzione ferroviaria Trentitalia: di cui 222.391 servizi sostitutivi bus / Produzione ferroviaria regionale: di cui 418.401 servizi sostitutivi bus

(6) Produzione ferroviaria Trentitalia: di cui 1.767.061 servizi sostitutivi bus / Produzione ferroviaria regionale: di cui 15.047.665 servizi sostitutivi bus

Nota:

nuova tabella introdotta in sede di conferenza unificata (parere n.113/CU del 25/9/2014)

## CAPITOLO 2

### **RISTRUTTURAZIONE DEI DEBITI PREGRESSI DEL SETTORE AL 31/12/2012**

Lo squilibrio finanziario del settore ha prodotto, in alcune realtà regionali debiti pregressi non coperti, in merito ai quali il legislatore è intervenuto con specifiche disposizioni normative.

Si riportano di seguito le disposizioni più rilevanti con una breve descrizione delle modalità di attuazione adottate nel 2013.

#### **2.1 ATTUAZIONE DELL'ART. 16 COMMA 8 DEL D.L. 83/2012**

Il decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 e recante misure urgenti per la crescita del Paese, all'art. 16 ha introdotto disposizioni urgenti per la continuità dei servizi di trasporto.

Per la risoluzione delle criticità finanziarie in cui versano le società esercenti servizi ferroviari di competenza della Regione Campania, il comma 5 del citato art. 16 prevede che *“il Commissario ad acta, nominato ai sensi dell'art. 14, comma 22, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione e al riordino delle società partecipate regionali [...], al fine di consentire l'efficace realizzazione del processo di separazione tra l'esercizio del trasporto ferroviario regionale e la proprietà, gestione e manutenzione della rete [...], effettua, entro 30 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, una ricognizione della consistenza dei debiti e dei crediti delle società esercenti il trasporto regionale ferroviario e delle società capogruppo”*, e a seguire il comma 8 recita *“E' istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un tavolo tecnico, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di verifica degli adempimenti regionali per la disamina, in prima istanza, della documentazione pervenuta per la stipula e la successiva sottoscrizione dell'accordo di approvazione dei piani di cui al comma 5, sottoscritto dai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze e dal Presidente della Regione”*.

Il tavolo tecnico, istituito con Decreto del Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 47 del 11/02/2013 (All. 1), ha completato l'attività istruttoria per la predisposizione dello schema di Accordo in oggetto.

In particolare, il “tavolo” ha esaminato la documentazione prodotta dal “commissario” ed ha rilevato una serie di incongruenze connesse, in particolare, alla quantificazione del disavanzo in

argomento, considerato che, da una prima analisi, parte dei debiti riportati in bilancio dalle società del gruppo EAV s.r.l. dovrebbero trovare copertura con i crediti vantati dalle società medesime nei confronti della Regione Campania per servizi di trasporto pubblico eserciti negli anni passati, ovvero per lavori e forniture eseguiti per conto della stessa regione o su beni della regione medesima.

A seguito dei chiarimenti richiesti al “commissario”, è emerso che la Regione non riconoscerebbe gran parte dei crediti di cui trattasi e che pertanto nel bilancio regionale “non risulterebbe” una sostanziale copertura del disavanzo di cui trattasi oltre a quella resasi disponibile in applicazione della norma in oggetto.

Il tavolo, nel prendere atto di quanto asserito dal “commissario”, ha ritenuto comunque necessario prevedere una ricognizione dettagliata di tutti i rapporti intercorrenti tra le società del gruppo EAV s.r.l. ed il predetto ente territoriale al fine di verificare se effettivamente, a fronte dei crediti vantati, non vi sia corrispondente copertura nel bilancio regionale o di altri enti, tra cui lo Stato.

Inoltre, il tavolo ha verificato che non risulta ancora attuata formalmente la separazione tra la gestione e la proprietà dell’infrastruttura e la gestione del servizio e che, in linea con tale separazione, la regione non ha ancora provveduto ad una riprogrammazione dei servizi, coerente con il piano di riorganizzazione aziendale previsto dal “commissario” per garantire, a regime, l’equilibrio economico del gruppo EAV s.r.l.

Tuttavia, in considerazione dell’urgenza di consentire l’immediato utilizzo delle risorse resesi disponibili a seguito dell’emanazione della norma in oggetto, il tavolo tecnico, in data 2 luglio 2013 ha predisposto uno schema di accordo per i piani di cui trattasi.

Tale schema, in considerazione degli adempimenti non ancora compiuti, prevede l’approvazione in argomento con specifiche prescrizioni tra le quali, in particolare:

- 1) la verifica in progress della sussistenza di altre fonti regionali e/o statali, diverse da quella previste dall’articolo 16 comma 9 del decreto legge 83/2012, destinate alla riduzione del “disavanzo” accertato corrispondente, ad oggi, provvisoriamente, sostanzialmente al monte dei debiti riportati in bilancio dalle società del gruppo EAV s.r.l.;
- 2) l’attivazione di una procedura di ristrutturazione del debito;
- 3) l’attuazione, entro il 30 giugno 2014, della “separazione societaria” per la gestione delle infrastrutture ferroviarie e per la gestione del servizio;
- 4) la riprogrammazione dei servizi concordata tra “commissario” e Regione in coerenza con il piano di riorganizzazione aziendale volto alla riduzione progressiva del fabbisogno e al raggiungimento dell’equilibrio economico delle società;

- 5) l'individuazione da parte del "commissario" delle procedure interne che hanno causato l'iscrizione nei bilanci delle società del gruppo EAV s.r.l. di crediti vantati nei confronti della regione Campania e non riconosciuti dallo stesso ente;
- 6) l'individuazione e l'adozione da parte del "commissario" di procedure gestionali che evitino per il futuro il prodursi di criticità analoghe a quelle indicate nel punto precedente;
- 7) l'individuazione urgente da parte del "commissario", d'intesa con la regione, degli interventi da eseguirsi entro il 15 novembre p.v., per ripristinare la regolare efficienza del parco rotabile e delle infrastrutture gestite dalle società del gruppo EAV s.r.l.;
- 8) la riprogrammazione di tutti gli investimenti in corso con l'individuazione, in relazione alle risorse attualmente disponibili, degli interventi da completare e degli interventi da definanziare, ovvero da adeguare con varianti in diminuzione.

La stipula dell'accordo come sopra descritto consentirà al "commissario" l'immediato utilizzo delle risorse indicate dall'articolo 16, comma 9 del decreto legge 83/2012 evitando l'acuirsi delle criticità che incidono sulla regolarità e sulla continuità dei servizi di trasporto pubblico ferroviario eserciti dall'E.A.V. S.r.l..

L'accordo risulta stipulato in data 24/12/2013 ( All. 2)

## **2.2 ATTUAZIONE DELL'ART. 11, COMMA 6, DEL D.L. 35/2013**

Inoltre in attuazione del disposto dell'art. 11, comma 6, del D.L. 35/2013 la Regione Piemonte ha predisposto un piano di rientro del debito "del settore" a tutto il 31/12/2012, sottoposto ad approvazione di questa amministrazione di concerto con il MEF.

Il piano in argomento prevede la copertura di un debito pregresso complessivo pari a circa meuro 350, di cui 150 meuro trovano copertura nel fondo di coesione e sviluppo e 200 meuro nelle risorse regionali.

Il MIT di concerto con il MEF, fermo restando la piena autonomia regionale nel procedere alla programmazione dei servizi, ha ritenuto approvabile il piano di ristrutturazione di cui trattasi a condizione che sia assicurata la copertura dei servizi a decorrere dal 2014 al fine di evitare il rigenerarsi di fabbisogno di settori non coperti.

Tale copertura regionale, tra l'altro, deve essere garantita con la previsione:

1. di aumenti tariffari nei limiti minimi del 10% e massimi del 15% (senza procedere contestualmente ad un'ulteriore riduzione dei servizi che inciderebbe negativamente sulle aziende del settore, creando criticità al processo di efficientamento e razionalizzazione previsto dal richiamato art. 16 BIS);

2. che le risorse stanziare nel bilancio regionale per servizi TPL e ferroviari regionali siano perimetrare in entrata ed in uscita e vincolate nei prossimi anni al settore.

Si segnala che il decreto di approvazione del piano di ristrutturazione in argomento (allegato n.3) non risulta firmato nel 2013 e che, nelle more dell'emanazione dello stesso, il piano di ristrutturazione, già approvato dalla regione Piemonte, sia stato oggetto di ricorso giurisdizionale e che il TAR Piemonte abbia emesso una ordinanza di sospensiva.

Al fine di risolvere la criticità connessa alla sospensiva in argomento che impedisce l'approvazione del piano di restituzione del debito (piano che di fatto non sarebbe attualmente applicabile), il Piano della Regione Piemonte con nota n. 3939/S80100/PRE del 25/03/2014 ha manifestato la disponibilità della Regione a garantire la copertura di eventuali maggiori oneri conseguenti all'accoglimento, da parte degli organi giurisdizionali, delle istanze dei ricorrenti.

Tale maggiore onere è stato stimato in circa 6 meuro.

L'approvazione del piano di ristrutturazione di cui trattasi consentirà il pagamento da parte della Regione, di circa 350 meuro di debiti pregressi nonché l'immediata stipula dei Contratti di Servizio con oneri corrispondenti a quelli riportati nel piano medesimo fatta salva, per i soli ricorrenti, l'ipotesi di un adeguamento, conseguente ad un eventuale giudizio negativo per l'Ente Regionale di cui sarebbe comunque garantita la copertura.

E' infine da rilevare che un ulteriore elemento di efficientamento e razionalizzazione e, parzialmente, di equo riequilibrio delle risorse stanziare nel fondo nazionale per il contributo dello Stato agli oneri del TPL anche ferroviario delle regioni a statuto ordinario, potrà venire dall'adozione dei costi standard per tipologia di servizio.

La determinazione di tali costi standard non potrà prescindere dall'acquisizione a livello nazionale di dati economici e trasportistici di settore che faranno emergere tra le varie regioni e nell'ambito delle singole regioni gradi differenti di efficienza nella gestione del settore in parola.

### **2.3 ATTUAZIONE DELL'ART. 25 COMMA 11QUINQUES DEL D.L. 69/2013**

Ai sensi del disposto dell'art. 25 c. 11 quinquies del D.L. n. 69/2013 convertito con modificazioni dalla Legge n. 98/2013, *“le Regioni interessate , al fine della rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico dei rispettivi bilanci regionali concernenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e di applicare i criteri di incremento dell'efficienza e di razionalizzazione previsti dall'art. 16 bis ,comma 3, del D.L.n.95/2012..... e successive modificazioni, predispongono un piano di ristrutturazione del debito a tutto il*

31/12/2012 da sottoporre entro il 31 ottobre 2013, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze.”

Le regioni che hanno presentato un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31/12/2012 entro la data del 31 ottobre 2013 sono state le seguenti: Veneto, Puglia, Calabria, Abruzzo e Lazio.

Considerato che il comma 11 quinquies prevede “che, per il finanziamento del piano di ristrutturazione, ciascuna regione interessata, previa delibera CIPE, è autorizzata ad utilizzare, per gli anni 2013 e 2014, le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della Delibera CIPE n.1/2011 dell'11 gennaio 2011, pubblicata nella gazzetta Ufficiale n. 80 del 7/04/2011...”, per la Regione Lazio, per mancanza della disponibilità sul predetto fondo, non è stato possibile attivare l'istruttoria.

Invece per le altre Regioni è stata avviata, congiuntamente ai rappresentanti del MEF, la procedura volta a verificare che il piano di ristrutturazione presentato individui le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui all'art. 16 bis, comma 3, del D.L. n. 95 del 2012 convertito con modificazioni dalla legge n. 135/2012.

Da una prima analisi dei piani presentati (allegato n. 4) il MIT ed il MEF hanno ritenuto necessario che ciascuna Regione integrasse gli stessi con ulteriore documentazione ed in particolare:

- ✓ alla Regione Veneto è stata richiesta la predisposizione, per gli anni 2011, 2012, 2013 di un quadro riepilogativo delle seguenti voci:
  1. corrispettivo contratto di servizio;
  2. ricavi da traffico;
  3. contributo regionale.
- ✓ alla Regione Puglia, con riferimento agli anni 2011, 2012, 2013 e 2014 e a tutto il settore del TPL, è stato richiesto di predisporre un quadro riepilogativo delle seguenti voci:
  - 1 corrispettivo contratto di servizio ferroviario e non;
  - 2 ricavi effettivi;
  - 3 ricavi presunti.
- ✓ alla Regione Calabria, data la complessità del piano presentato, è stato richiesto di produrre:
  1. con riferimento ai debiti certi, liquidi ed esigibili:
    - l'ammontare del contratto;
    - la quota del contratto coperta e non coperta;
    - la motivazione della mancata copertura.



2. con riferimento ai debiti per i quali è stata effettuata una stima, se sussiste un contenzioso in atto:
  - la motivazione per la quale è sorto;
  - lo sviluppo dei primi gradi di giudizio (esito favorevole o sfavorevole)
  - la valutazione della possibilità di chiudere in maniera tombale.
  
- ✓ alla Regione Abruzzo, nel prendere atto che il piano prodotto potrebbe essere suscettibile a breve di integrazione relativa a debiti aventi derivazione dalla legge della Regione Abruzzo n. 5/84, è stata richiesta una relazione che contenga:
  1. con riferimento ai debiti certi, liquidi ed esigibili:
    - l'ammontare del contratto;
    - la quota del contratto coperta e non coperta;
    - la motivazione della mancata copertura.
  
  2. con riferimento agli interventi di efficientamento e razionalizzazione la descrizione sintetica degli stessi attuati dalla Regione in applicazione dell'art. 16 BIS del D.L. n.95/2012.

L'analisi delle voci richieste contribuirà a verificare, mediante il confronto delle stesse voci con quelle dell'esercizio 2014, se le azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza adottate ai sensi dell'art. 16 BIS comma 3 del D.L. n.95/2012 a decorrere dal medesimo hanno prodotto effetti positivi ( o comunque non negativi) per la finanza pubblica.

## **CAPITOLO 3**

### **AVVIO OSSERVATORIO**

#### **3.1 I DECRETI DI AVVIO**

Il processo di avvio dell'Osservatorio TPL si è sviluppato attraverso le seguenti tappe fondamentali:

- Decreto Interministeriale del 25 Novembre 2011
- D.M. Infrastrutture e trasporti N. 151 del 15 Maggio 2012
- D.D. 185 del 18 Maggio 2012.
- Insediamento del Comitato 4 luglio 2012

L' Osservatorio è stato costituito con Decreto Interministeriale del 25 Novembre 2011, sottoscritto tra i Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Economia e delle Finanze e dei rapporti con le regioni (Allegato 5 ).

Il Decreto, formalizzato previo parere favorevole espresso dalla Conferenza unificata nella seduta del 3 Marzo 2011, è stato registrato alla Corte dei Conti il 21 Dicembre 2011, prevede un **comitato che ha natura paritetica tra il livello statale e il livello regionale e locale** ed una segreteria tecnica composta dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

### 3.2 COMPITI DELL'OSSERVATORIO – Art 2 D.I. 25/11/2011

Al fine di creare una banca dati ed un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e locali, l'Osservatorio, in particolare:

- individua la metodologia unitaria di raccolta ed analisi dei dati provenienti dalle Regioni e dagli Enti Locali ed adotta le specifiche per l'affidamento della realizzazione e gestione della banca dati;
- assicura la raccolta dei dati già a disposizione delle Regioni e degli Enti Locali e dei principali operatori del settore, proponendo, per la loro analisi, progetti di normalizzazione degli stessi anche con l'ausilio di indagini e ricerche statistiche;
- svolge l'analisi e le ricerche sulle politiche dei trasporti e sulla evoluzione della normativa comunitaria, valutando le implicazioni per l'Italia dei processi di cambiamento a livello di Unione europea, contribuendo a verificare il rispetto del principio di concorrenza;
- effettua il monitoraggio sugli effetti delle politiche realizzate a livello locale, evidenziandone eventuali criticità e disfunzioni;
- esprime pareri, su richiesta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in merito all'attuazione dei processi di sviluppo del comparto, ivi compresa la normativa di settore;
- presenta, acquisite le valutazioni di competenza della Conferenza Unificata, annualmente alle Camere, entro il primo semestre di ogni anno, un rapporto circostanziato ed analitico sullo stato del trasporto locale relativo all'anno precedente.

L'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale si riunisce almeno due volte l'anno e adotta un regolamento di disciplina dei propri lavori.

L'Osservatorio opera in raccordo con la Commissione tecnica paritetica per l'attuazione del federalismo fiscale e con la Conferenza permanente per il coordinamento della finanza Pubblica, istituite, rispettivamente, ai sensi degli articoli 4 e 5 della legge 5 maggio 2009 n. 42.

A tal fine, i dati raccolti e le analisi effettuate dall'Osservatorio confluiranno nella banca dati unitaria di cui all'art. 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, secondo i criteri e le modalità stabiliti dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 3 del medesimo art. 13.

### 3.3 I COMPONENTI DEL COMITATO E DELLA SEGRETERIA TECNICA

I componenti permanenti del Comitato, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, sono: il Capo Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione e i sistemi informativi e statistici con funzioni di Presidente, il Direttore della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale, il Direttore della Direzione generale del trasporto marittimo, lacuale e fluviale, i tre dirigenti posti a capo delle divisioni che, nell'ambito della Direzione generale per il trasporto pubblico locale, sono investite della precipua competenza per materia, un dirigente della Direzione Generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione, due dirigenti con incarichi di Direttore Generale o ispettore generale in rappresentanza del Ministero dell'economia e delle finanze, due dirigenti con incarichi da direttore generale in rappresentanza del Ministro per i Rapporti con le Regioni, e **undici rappresentanti designati dalla Conferenza unificata** di cui sei indicati dalle regioni, tre da ANCI e due dall'UPI.

Per gli anni 2012 e 2013 i componenti del comitato, nominati con DM – Infrastrutture e trasporti n. 154 del 15 maggio 2012 (Allegato 6), previa acquisizione delle designazioni di competenza degli altri Enti, sono:

- **dott. ing. Amedeo Fumero**, Capo Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione e i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con funzioni di Presidente;
- **dott. ing. Virginio Di Giambattista**, Direttore della Direzione generale del trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- **dott. Enrico Puja**, Direttore della Direzione generale del trasporto marittimo, lacuale e fluviale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- **dott. Angelo Mautone**, Direttore della Divisione 1 della Direzione generale per il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

- **dott. ing. Marco D'Onofrio**, Direttore della Divisione 3 della Direzione generale per il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- **dott. ing. Elena Molinaro**, Direttore della Divisione 5 della Direzione generale del trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- **dott. ing. Alberto Secchi** Direttore della Divisione 3 della Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- **dott.ssa Alessandra Dal Verme**, ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici del Ministero dell'economia e delle finanze;
- **dott. Federico Filiani**, Direttore generale del Dipartimento delle Finanze del Ministero dell'economia e delle finanze;
- **prof. Ernesto Somma**, Coordinatore della Struttura di missione PORE del Ministero per gli affari regionali (dimissionario dal 1 agosto 2012, sostituito dal **dott. Antonio Caponetto** con decorrenza dal 26 ottobre 2012);
- **avv. Giancarlo Caselli**, Vice Capo dell'Ufficio legislativo del Ministero per gli affari regionali (dimissionario dal 25 ottobre 2013 );
- **dott.ssa Michelina Petruzzellis** della Regione Puglia;
- **dott. Roberto Neroni** della Regione Sardegna;
- **prof. Antonio Vitetta** della Regione Calabria;
- **dott. Dario Gentile** della Regione Campania;
- **dott. Roberto Laffi** della Regione Lombardia;
- **dott. Saverio Montella** della Regione Toscana;
- **dott. Giannicola Marengo**, Dirigente dei servizi grandi Infrastrutture viabilità, pianificazione trasporti e trasporti della Provincia di Torino in rappresentanza dell'UPI;
- **prof. Alessandro Di Graziano**, vice-Presidente dell'azienda metropolitana trasporti di Catania in rappresentanza dell'UPI;
- **dott. Salvatore Parlato** in rappresentanza dell'ANCI;
- **dott.ssa Antonella Galdi** in rappresentanza dell'ANCI;
- **prof. Marcello Panettoni** in rappresentanza dell'ANCI

Ai sensi dell' art 4 del D.I. 25/11/2011 il comitato espleta le proprie funzioni avvalendosi di una segreteria tecnica che consta di 8 componenti, nominati con provvedimento del Capo del Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione e i sistemi informativi e statistici, individuati fra i funzionari dipendenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I rappresentanti degli enti territoriali presso il comitato di cui all'art. 3, anche attraverso la loro partecipazione continuativa ai lavori della segreteria tecnica senza obbligo di presenza, assicurano il collegamento funzionale con la segreteria tecnica medesima.

I componenti della segreteria tecnica di cui all'art.4 del D.M. 325 del 25.11.2011 prima citato sono di seguito elencati (D.D. 185 del 18 Maggio 2012 – Allegato 7):

Dott.ssa Maria Rosaria Brizi, in servizio presso la segreteria del Direttore Generale della D.G. TPL, Dott.ssa Laura Cinieri e Dott.ssa Rita Ricci in servizio presso la Divisione 1 della D.G anzidetta,

Ing. Enzo De Pietro ed Ing. Giuseppe Bucca in servizio presso la Divisione 3 della D.G anzidetta,

dott. Arch. Giovanni Battista Camia, in servizio presso la Div.5 della DG. anzidetta, Dott. Giuseppe Sinisi in servizio presso la Div.3 della DG per i sistemi informativi e statistici e la comunicazione e

Dott. Ennio Crisci in servizio presso la DG per il trasporto marittimo e per vie d'acque interne.

Il coordinamento della segreteria tecnica è affidato all'ing. Marco D'Onofrio, Direttore della Divisione 3 della Direzione Generale per il TPL del MIT.

### **3.4. L'AVVIO DEI LAVORI**

L'insediamento del Comitato dell'Osservatorio è avvenuta il 4 luglio 2012; da tale data sono state svolte n. 7 riunioni; nella seduta n. 3 del giorno 26 settembre 2012 il Comitato ha approvato, tra l'altro, il proprio regolamento di funzionamento (Allegato 8).

Il richiamato regolamento prevede che l'Osservatorio operi attraverso la costituzione di appositi gruppi di lavoro, costituiti sulla base di specifici argomenti di volta in volta individuati e posti all'ordine del giorno del Comitato; nei gruppi di lavoro possono essere chiamate ad operare persone facenti parte delle amministrazioni rappresentate o specialisti esterni.

I gruppi di lavoro relazionano il comitato sulle conclusioni cui sono pervenuti al termine dei lavori affidati.

Il comitato ha provveduto ad individuare tre gruppi di lavoro a cui sono affidati i seguenti compiti:

1. **Gruppo di lavoro “servizi”** – svolgimento dell’attività istruttoria relativa all’individuazione e alla elaborazione dei dati economici e trasportistici utilizzati per il monitoraggio dei servizi distinti per tipologia;
2. **Gruppo di lavoro “investimenti”** – attività istruttoria per la ricognizione ed il monitoraggio di tutti gli investimenti del settore distinguendoli per tipologie di servizi e per fonti di finanziamento;
3. **Gruppo di lavoro “normativa”** - ricognizione periodica e costante della normativa regionale di settore ed analisi della stessa in relazione alla normativa nazionale e comunitaria.

La composizione dei tre gruppi di lavoro è articolata come segue:

GRUPPO DI LAVORO 1 - Primi indicatori per servizi	
NOME	ENTE
Dott. Angelo Mautone (coordinatore)	M.I.T. DG TPL DIV. 1 Direttore
Ing. Marco D'Onofrio	M.I.T. DG TPL DIV. 3 Direttore
Ing. Flena Molinaro	M.I.T. DG TPL DIV. 5 Direttore
Dott. Federico Filiani	M.E.F. Dip. Finance Direttore Generale
Dr. Fabio Cantale	M.E.F. Dip. Ragioneria IGAE
Dr.ssa Patrizia Cappai	M.E.F. Dip. Ragioneria IGAE
Dott.ssa Michelina Petruzzellis	Regione Puglia - Servizio infrastrutture strategiche e mobilità
Dott. Roberto Laffi	Regione Lombardia
Dott. Saverio Montella	Regione Toscana
Dott. Arnaldo Marini	Regione Toscana
Ing. Dario Gentile	Regione Campania
Prof. Antonino Vitetta	Regione Calabria
Ing. Giannicola Marengo	Provincia Torino - Dirigente trasporti - rappr. UPI
Prof. Alessandro Di Graziano	Provincia Catania - AMT (vice presidente) - rappr. UPI
Dr. Emanuele Proia	ANCI
Dott. Salvatore Parlato	Rappr. ANCI
Dott. Cesare Paolrossa	Agenzia Mobilità Metropolitana Torino
Dott.ssa Rita Ricci	M. I. T. DG TPL Div. 1
Ing. Enzo De Pietro	M. I. T. DG TPL Div. 3
Ing. Giuseppe Ruca	M. I. T. DG TPL Div. 3
Dott.ssa Maria Rosaria Brizi	M. I. T. DG TPL Segr.
Dott.ssa Laura Cinieri	M. I. T. DG TPL Div. 1
Arch. Giovanni Battista Camia	M. I. T. DG TPL Div. 5
Dott. Giuseppe Sinisi	M. I. T. DG INF Div. 3
Dott. Ennio Crisci	M. I. T. DG TM Div. 3

## GRUPPO DI LAVORO 2 - Primi indicatori per investimenti

NOME	ENTE
Ing. Marco D'Onofrio (coordinatore)	M.I.T. DG TPL DIV.3 Direttore
Dott. Angelo Mautone	M.I.T. DG TPL DIV.1 Direttore
Ing. Elena Molinaro	M.I.T. DG TPL DIV.5 Direttore
Dr. Emanuele Proia	ANCI
Dr.ssa Patrizia Cappai	M.E.F.
Dr. Fabio Cantale	M.E.F.
Dr.ssa Luisa Gottardi	UPI
Dott.ssa Michela Petruzzellis	Regione Puglia
Ing. Dario Gentile	Regione Campania
Ing. Giannicola Marengo	Provincia Torino Dirigente trasporti - rappr. UPI
Ing. Enzo De Pietro	M. I. T. DG TPL Div.3
Ing. Giuseppe Bucca	M. I. T. DG TPL Div.3
Arch. Giovanni Battista Camia	M. I. T. DG TPL Div.5
Dott.ssa Maria Rosaria Brizi	M. I. T. DG TPL Segr.
Dott.ssa Laura Cinieri	M. I. T. DG TPL Div.1
Dott.ssa Rita Ricci	M. I. T. DG TPL Div.1
Arch. Giovanni Battista Camia	M. I. T. DG TPL Div.5
Dott. Giuseppe Sinisi	M. I. T. DG INF Div.3
Dott. Ennio Crisci	M. I. T. DG TM Div.3

GRUPPO DI LAVORO 3 - Ricognizione normativa	
NOME	ENTE
Avv. Giancarlo Caselli (coordinatore)	Min Aff. Reg. Uff. Legislativo
Dott. Angelo Mautone	M.I.T.
Ing. Marco D'Onofrio	M.I.T.
Dott. Bologna	M.E.F. I.G.A.E.
Dott.ssa Michelina Petruzzellis	Regione Puglia
Ing. Dario Gentile	Regione Campania
Dr. Emanuele Proia	Rappr. ANCI
Dr.ssa Alessia Nicotera	Rappr. ANCI
Dr.ssa Luisa Gottardi	UPI
Ing. Enzo De Pietro	M.I.T.
Dott.ssa Maria Rosaria Brizi	M. I. T. DG TPL Segr.
Dott.ssa Laura Cinieri	M. I. T. DG TPL Div. 1
Dott.ssa Rita Ricci	M. I. T. DG TPL Div. 1
Ing. Giuseppe Bucca	M. I. T. DG TPL Div. 3
Arch. Giovanni Battista Camia	M. I. T. DG TPL Div. 5
Dott. Giuseppe Sinisi	M. I. T. DG INF Div. 3
Dott. Ennio Crisci	M. I. T. DG TM Div. 3

E' opportuno evidenziare che i gruppi di lavoro, come il Comitato a cui relazionano, hanno una composizione paritetica e consentono lo svolgimento delle diverse attività istruttorie mediante l'utilizzo delle professionalità e delle esperienze operative dei rappresentanti di tutti i soggetti istituzionali operanti nel settore.

Nell'esercizio 2013, in considerazione del disposto dell'art. 16 bis del decreto legge n. 95/12, che ha istituito il " Fondo per la contribuzione dello stato agli oneri sostenuti dalle regioni a statuto ordinario per i servizi di TPL e ferroviari regionali" (Fondo su cui sono stanziati annualmente circa 5 MLD di euro corrispondenti a circa il 75% del fabbisogno finanziario del settore) particolarmente intensa è stata l'attività svolta dal gruppo di lavoro servizi.

Infatti l'art. 16 bis in parola ha previsto, al comma 3, criteri di efficientamento e razionalizzazione del settore a cui le regioni devono ispirarsi per la programmazione dei servizi ed ha subordinato la ripartizione tra gli stessi enti territoriali delle risorse stanziare sul fondo di cui trattasi al raggiungimento di obiettivi verificati 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;*

Il soddisfacimento dei richiamati criteri è stato previsto attraverso opportuni indicatori individuati nel DPCM 11 marzo 2013, pubblicato sulla GURI in data 26/06/2013 (Allegato 10), per effetto del quale

*“ il soddisfacimento dell’obiettivo di cui al punto a) del richiamato art. 16 bis, e del punto c) 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 art.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 art. 16 bis 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.
- il soddisfacimento dell’obiettivo di cui al *punto d)* del richiamato art. 16 bis 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 art. 16 bis 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.

Il medesimo DPCM 11 marzo 2013 stabilisce che: *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.*

In questo contesto il compito attribuito dal "Comitato" al gruppo lavoro servizi è stato quello di individuare nel dettaglio i dati economici e trasportistici che consentono di verificare gli indicatori di cui sopra.

Il Gruppo di Lavoro si è concentrato sulle seguenti attività :

- selezionare le informazioni, da richiedere alle Aziende di TPL, per ottenere un adeguato e dettagliato sistema di monitoraggio del sistema del TPL a livello nazionale;
- uniformare la modalità di raccolta delle informazioni, al fine di ottenere una base dati il più possibile omogenea;
- fornire supporto per quanto concerne la raccolta di informazioni utili alla strutturazione del costo standard dei servizi automobilistici.

Si è trattato di un lavoro complesso ed articolato in quanto si è inteso:

- non gravare eccessivamente sulle aziende nel raccogliere le informazioni;
- non richiedere informazioni "sensibili" dal punto di vista dell'interesse economico della singola impresa, nell'ottica della liberalizzazione del settore;
- dare una certa libertà di azione alle imprese al fine di valutare, per alcuni dati da fornire, le migliori modalità di raccolta e di rappresentazione dei dati;
- ottenere tuttavia una banca dati sufficientemente completa per il monitoraggio del settore nel rispetto degli obiettivi posti all'Osservatorio.

Alla fine di questo lavoro, per la prima volta, è disponibile sul sito del MIT l'elenco degli indicatori di riferimento, corredati da una guida completa e dettagliata sulla modalità di raccolta dei dati, cui tutte le aziende e gli enti possono fare riferimento; così facendo l'Osservatorio fornisce un primo segnale di uniformità e di ampiezza delle dimensioni del settore di TPL per il quale si è avviata l'indagine statistica.

Negli allegati 13, 14 e 15 sono riportati i prospetti indicatori trasporto ferroviario, trasporto automobilistico e assimilati, e navigazione.

Negli allegati 16, 17, 18 e 19 le relative guide alla compilazione. Tali allegati sono disponibili e scaricabili in formato integrale sul sito [www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it)

Tali informazioni sono già di supporto anche a tutti i soggetti che a vario titolo raccolgono dati sul settore della mobilità, incluse le università e le istituzioni scientifiche, e si avvia così la costruzione di un "linguaggio comune" sulle dimensioni e sulle caratteristiche del settore del TPL.

Dopo la prima fase di raccolta dati ed analisi potranno emergere integrazioni e modifiche finalizzate al miglioramento del monitoraggio.

E' emersa, all'interno del gruppo di lavoro, la consapevolezza della necessità di coordinare le richieste che i vari Ministeri ed uffici Pubblici periodicamente sottopongono alle aziende ed agli Enti del TPL; sarà necessario ed opportuno che le varie raccolte dati (ISTAT, CNT, ecc.) siano coordinate con quelle dell'Osservatorio e con il Database che progressivamente sarà popolato dai dati raccolti dall'Osservatorio; in questo modo si semplifica il rapporto fra Pubblica Amministrazione ed Aziende.

A tal fine, il sistema informativo di gestione dell'Osservatorio attualmente in fase di realizzazione, consentirà di :

- prevedere un unico portale di accesso per l'inserimento delle informazioni necessarie per i compiti dello Stato e delle Autonomie Locali;
- prevedere un identificativo unico per ciascuna delle aziende di TPL;
- prevedere la compilazione di questionari predisposti da tutti i vari soggetti pubblici, relativamente ai dati già presenti nel Database Osservatorio.

Anche per queste motivazioni è stato offerto, alla Autorità per la Regolazione dei Trasporti, il pieno supporto per garantire tutte le informazioni di cui l'Autorità necessita per le attività istituzionali di competenza.

Per quanto attiene le attività del gruppo di lavoro investimenti, nell'esercizio 2013 si è proceduto ad individuare i primi criteri di massima sulla base dei quali acquisire i dati relativi agli investimenti in corso ed a quelli programmati, anche al fine di accertare i tempi previsti di realizzazione degli stessi e successivamente verificare la loro coerenza con la riprogrammazione dei servizi compiuta ai sensi dell'art. 16 bis del decreto legge n. 95/12.

Il gruppo di lavoro ha individuato in particolare tre grandi aree di interesse con l'obiettivo di effettuare una fotografia dello stato attuale e, parallelamente e dell'osservazione dell'evoluzione nei diversi settori del TPL, nelle diverse realtà geografiche:

- ✓ Sostituzioni o rinnovi, con particolare riferimento alle flotte;
- ✓ Costi associati alle categorie più significative di veicoli per il TPL;

✓ Potenziamenti o nuove realizzazioni;

La prima esigenza risulta quella di monitorare la quantità di mezzi attualmente in circolazione, la loro età media e le conseguenti necessità in termini di tassi di rinnovo/sostituzione al solo fine di mantenere le flotte in efficienza ed allineate ai migliori standard tecnologici.

La seconda esigenza è quella di individuare costi unitari associati, in particolare alle categorie di veicoli maggiormente significative al fine di determinare il quadro delle necessità anche di carattere finanziario.

L'ultima esigenza è finalizzata a fornire un quadro complessivo di conoscenza atto a superare l'attuale situazione di frammentazione di competenze caratterizzata da programmi di sviluppo o nuove realizzazioni contribuiti attraverso diversi e talvolta molteplici canali di finanziamento (Europei, Statali, regionali e locali).

Sono state elaborate una serie di tabelle, relative ai casi ritenuti maggiormente ricorrenti (Allegato 21, Allegato 22, Allegato 23).

E' stato rilevata inoltre l'aleatorietà del processo di rinnovamento delle flotte, connessa per la gran parte alla messa a disposizione di risorse pubbliche a tal fine dedicate.

Circa il gruppo di lavoro normativa l'attività svolta è iniziata con la ricognizione della legislazione regionale vigente. Tuttavia tale attività ha subito un rallentamento a causa dell'avvicendamento, ancora in corso, del coordinatore del gruppo (nominato dal Ministero per i rapporti per il parlamento ).

## **CAPITOLO 4**

### **AVVIO BANCA DATI OSSERVATORIO**

Per quanto attiene alle attività per la predisposizione e l'avvio della banca dati, si riporta quanto contenuto, rispettivamente negli Artt. 6 e 7 del D.I. 15/11/2011:

#### **Art 6**

L'Osservatorio, ... implementa e si avvale:  
di una banca dati contenente informazioni relative ai servizi di trasporto pubblico locale articolate a livello territoriale, alle norme vigenti, ai flussi finanziari ed ai comportamenti dell'utenza,

e di un sistema informativo idoneo a consentire un efficace monitoraggio dell'andamento del settore e a supportare le azioni mirate al completamento del processo di riforma del trasporto pubblico locale.

**Art 7**

L'Osservatorio garantisce la riservatezza dei dati acquisiti e determina le modalità di diffusione e divulgazione degli stessi.

E' assicurato l'accesso, a titolo non oneroso, ai dati, documenti, informazioni, relativamente alla banca dati mediante l'adozione di specifici "protocolli di accesso ai dati" da parte dei componenti del Comitato di cui all'art. 3 del presente decreto, ovvero dell'Osservatorio

Dal punto di vista economico, occorre ricordare che lo stanziamento inizialmente previsto dalla legge è stato successivamente soppresso, poi parzialmente ripristinato e poi non più riproposto; conseguentemente il decreto istitutivo dell'Osservatorio, ha previsto che lo stesso avrebbe dovuto operare con risorse finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente" ...e..."senza oneri di spesa per le Regioni e gli Enti Locali".

In relazione ai nuovi e più incisivi compiti introdotti con l'istituzione del fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale ex art 16 bis D.L 95/2012, in accordo con le regioni (Allegato 9), è stato stabilito l'accantonamento annuale di una quota del fondo stesso, nella misura dello 0,025%, da destinare "alla creazione della banca dati ed al sistema informativo pubblico nelle diverse istanze centrali e periferiche regionali necessari al funzionamento dell'Osservatorio". Tale previsione è stata sancita all'Art. 5, comma 3, del DPCM 11/3/2013 (Allegato 6).

Il valore di tale accantonamento (1.232.313,62 € per l'anno 2013) è stato definito ed impegnato con D.I. 382 del 26 novembre 2013, registrato alla Corte dei conti il 21/11/2013 (reg.12, fg.54).

Dal punto di vista tecnico-organizzativo, ai fini di una accelerazione delle procedure, è stata assunta la decisione di far confluire le prestazioni informatiche relative alla banca dati dell'Osservatorio nel novero delle complessive prestazioni informatiche necessarie per il Dipartimento trasporti terrestri del MIT per il quale si stava nel frattempo procedendo all'avvio delle procedure di affidamento.

L'inserimento nella più ampia procedura già avviata ha infatti consentito di ridurre i tempi necessari per l'acquisizione di tutti i pareri necessari per l'affidamento di servizi informatici (es. Agenzia per l'Italia digitale ecc).

Per la messa a punto del relativo bando di gara è stato necessario l'intero anno 2013 (bando pubblicato sulla G.U.U.E n. 2014/S 067-115290 del 4 aprile 2014).

Le procedure di affidamento sono attualmente in corso; conseguentemente si è provveduto anche alla ricerca di soluzioni transitorie.

## CAPITOLO 5

### QUALITÀ DEI DATI OGGETTO DEL MONITORAGGIO

L'art. 16 bis, punto 7, del decreto legge del 6/07/2012, n.95, convertito con modificazioni, dalla legge 7/08/2012 n. 135 come modificato dall'art. 1 comma 301 della legge 24/12/2012 n. 228 capoverso 7, ha previsto che i dati economici e trasportistici che l'Osservatorio provvede a richiedere, con adeguate garanzie di tutela dei dati commerciali sensibili, devono essere certificati con " le modalità indicate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro dell'Interno (Allegato 11).

E' opportuno evidenziare che, in applicazione del comma 7 del richiamato Art. 16 bis, la qualità dei dati acquisiti dall'Osservatorio per il monitoraggio del settore è particolarmente elevata in quanto:

- a) i dati richiesti alle aziende operanti nel settore ed agli enti locali e territoriali competenti sono certificati con modalità espressamente indicate nel decreto interministeriale 16 novembre 2013 pubblicato sulla G.U.R.I. n. 50 del 1 marzo 2014(all.to 11);
- b) l'obbligo della trasmissione del dato da parte delle aziende è rafforzato dalla previsione di una "sanzione" corrispondente al divieto per l'ente pubblico committente di erogare il corrispettivo contrattuale alle aziende che non hanno ottemperato;
- c) i dati, certificati, sono aggiornati con frequenza semestrale.

Le tre condizioni sopra evidenziate permettono, finalmente, di disporre di dati di settore certi, aggiornati ed incontrovertibili a fronte dei dati semplicemente statistici e di minor dettaglio, sino ad oggi disponibili.

Al fine di conseguire l'uniformità dei dati per tutti i soggetti istituzionali operanti nel settore, è auspicabile inoltre una previsione legislativa integrativa che disponga, per tutti i soggetti pubblici interessati al settore, l'acquisizione dei dati, per il tramite dell'Osservatorio e con le modalità descritte.

## **CAPITOLO 6**

### **CENSIMENTO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO E DELLE AZIENDE**

In esito a quanto deliberato dal Comitato nella seduta del 5 novembre 2013, con nota RU 6879 del 11.11.2013 indirizzata a tutte le Regioni e Province autonome (allegato 12) è stato richiesto di inviare i dati relativi ai contratti di servizio in essere nell'anno 2012, indicando l'ente appaltante, il nome dell'impresa con l'indirizzo, ove possibile PEC, e l'importo di ciascun contratto.

Alla scadenza richiesta per l'invio dei dati, fissata un mese dopo l'invio della lettera, avevano risposto solo 4 delle 21 Regioni e Province Autonome. Ripetuti solleciti hanno portato a completare il ricevimento dei dati all'inizio del 2014; ciò nonostante, le anagrafiche fornite dalle Regioni si sono rilevate in molti casi incomplete ed in particolare prive degli indirizzi pec/e-mail. E' stata pertanto necessaria una attività di recupero puntuale dei dati al fine di poter successivamente inviare a ciascuna impresa la richiesta di fornire direttamente all'Osservatorio i dati necessari per l'alimentare della banca dati.

Dal censimento effettuato emerge un quadro frammentato dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale, differente da regione a regione; secondo i dati trasmessi dalle regioni, il numero totale di contratti nelle regioni a statuto ordinario è pari a circa 880, che diventano oltre 1000 considerando anche le regioni a statuto speciale ed alcuni servizi ancora a carico dello Stato centrale.

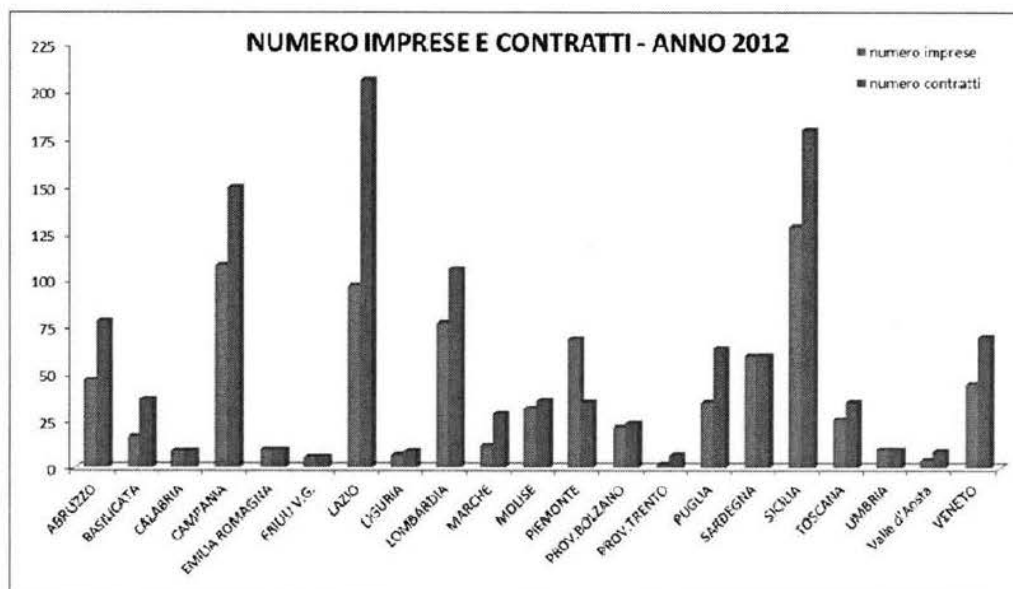
In alcune realtà territoriali, titolare del contratto di servizio è un raggruppamento d' imprese, come ad esempio nel caso della regione Calabria, dove affidatarie dei contratti regionali per TPL su gomma sono 6 società consortili che raggruppano 28 aziende.

In allegato (Allegato 20) è riportata l'anagrafica completa delle aziende titolari di contratti di servizio il cui numero complessivo è poco superiore a 800.

Per contro in altri casi si verifica che alcune imprese sono titolari di più contratti di servizio, anche in regioni differenti; si cita al riguardo il caso di Trenitalia (16 contratti di servizio con altrettante regioni, oltre Stato).

Il grafico n.1 sintetizza il numero di imprese e contratti per regione. Sicilia e Campania fanno registrare il più alto numero di contratti di servizio con oltre 100 imprese, seguite da Lazio a quota 97 e Lombardia a 77. Generalmente il numero dei contratti è sempre più alto del numero delle imprese (eccetto per il Piemonte) poiché un' impresa può avere stipulato più contratti con enti

territoriali diversi nell'ambito della stessa regione. Si evidenzia, peraltro, anche la possibilità che una impresa possa avere contratti differenti per tipologia di servizio (es. urbano-extraurbano; ferro-gomma ecc.).



(Graf.n.1- numero imprese e contratti per regione- anno 2012)

In alcuni casi i comuni realizzano direttamente il servizio. Tali Comuni ( complessivamente 13 su tutto il territorio nazionale) sono stati considerati nel numero totale come se fossero aziende che effettuano TPL (Le regioni in cui si trovano alcuni dei comuni che effettuano il servizio sono indicate nella tabella Tab.2)

COMUNI CHE EFFETTUANO SERVIZIO TPL IN HOUSE	
Abruzzo	COMUNE DI SULMONA
LAZIO	Comune di Fara in Sabina
LAZIO	Comune di Graffignano
LAZIO	Comune di Ladispoli
LAZIO	Comune di Moricone
LAZIO	Comune di Santa Marinella
LOMBARDIA	Comune di Gaggiano (MI)
LOMBARDIA	Comune di Gorgonzola (MI)
LOMBARDIA	Comune di Monte Isola
LOMBARDIA	Comune di Pigra
LOMBARDIA	Comune di Vendrogno (LC)
TOSCANA	Comune di Badia Tedalda
TOSCANA	Comune di Talla

TAB.2 : COMUNI- SERVIZIO TPL



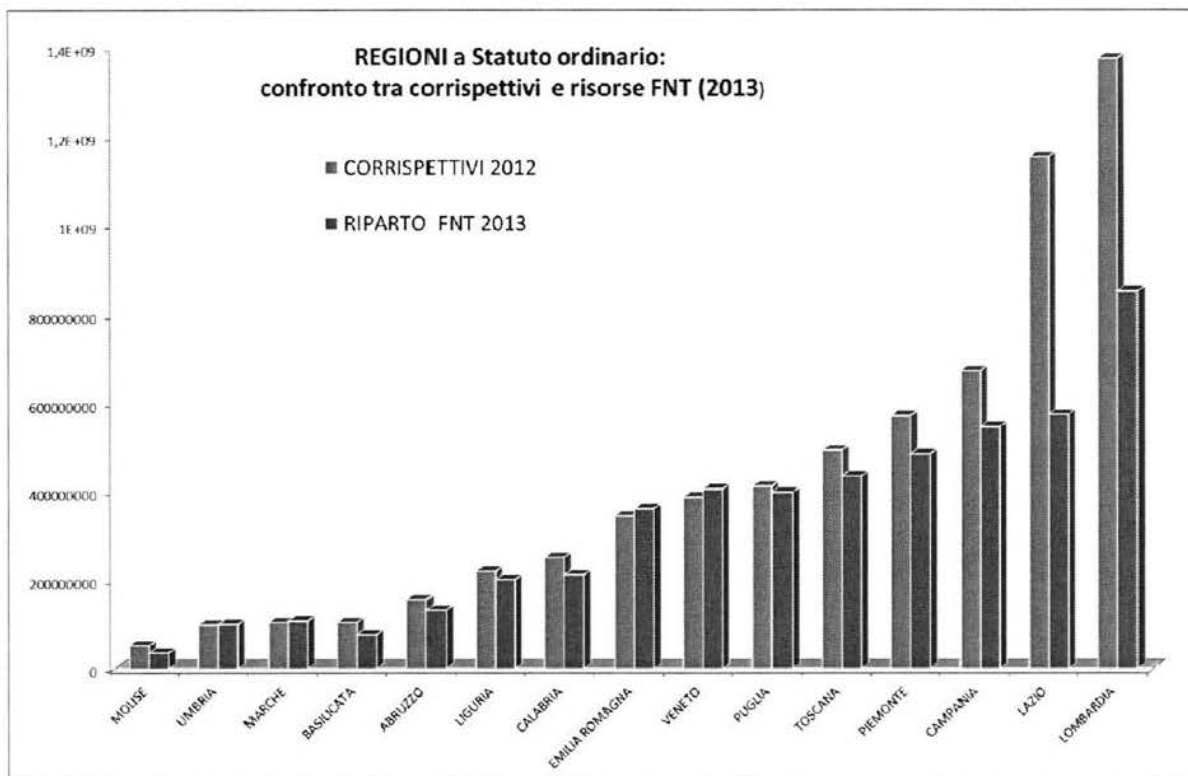
## 6.1 L'AMMONTARE DEI CORRISPETTIVI DEI CONTRATTI DI SERVIZIO PUBBLICO LOCALE

L'ammontare totale del costo del servizio a carico dell'ente pubblico di riferimento, desunto dai prospetti inviati dalle Regioni a statuto ordinario, è pari a circa 6.400.000.000,00 euro, a cui vanno aggiunti i costi sostenuti dalle Regioni a statuto speciale ed i costi a carico dello Stato per un totale complessivo di circa 7.3 miliardi di Euro come evidenziato in tabella (T.3):

ANNO 2012 - CORRISPETTIVI TPL CONTRATTI DI SERVIZIO						
REGIONE	TOTALE TPL (F+M+G)	Trasporto Pubblico ferroviario			% ferro sul TPL	% trenitalia sul TPL
		Trenitalia	Altro gestore ferroviario	Totale ferro		
ABRUZZO	€ 156.361.459,00	€ 44.421.640,00	€ 30.534.996,00	€ 74.956.636,00	47,94	28,41
BASILICATA	€ 104.477.983,93	€ 30.053.656,00	€ 23.267.782,00	€ 53.321.438,00	51,04	28,77
CALABRIA	€ 251.936.131,58	€ 95.521.395,54	€ 28.864.865,54	€ 124.386.261,08	49,37	37,91
CAMPANIA	€ 674.681.822,63	€ 152.213.274,00	€ 150.056.298,00	€ 302.269.572,00	44,80	22,56
EMILIA ROMAGNA	€ 360.774.591,46		€ 143.106.712,30	€ 143.106.712,30	39,67	39,67
LAZIO	€ 1.152.956.428,31	€ 219.000.000,00	€ 94.000.000,00	€ 313.000.000,00	27,15	18,99
LIGURIA	€ 220.888.650,81	€ 78.731.466,00	€ 2.456.251,87	€ 81.187.717,87	36,76	35,64
LOMBARDIA	€ 1.374.189.685,12		€ 509.136.291,51	€ 509.136.291,51	37,05	0,00
MARCHE	€ 104.429.414,96	€ 38.730.368,00		€ 38.730.368,00	37,09	37,09
MOLISE	€ 51.912.835,34	€ 22.404.079,64		€ 22.404.079,64	43,16	43,16
PIEMONTE	€ 572.080.238,10	€ 236.000.810,00	€ 18.369.338,99	€ 254.370.148,99	44,46	41,25
PUGLIA	€ 411.981.528,19	€ 60.008.000,00	€ 193.333.855,21	€ 253.341.855,21	61,49	14,57
TOSCANA	€ 500.065.247,92	€ 226.017.292,00	€ 11.680.385,25	€ 237.697.677,25	47,53	45,20
UMBRIA	€ 98.806.805,61	€ 36.496.638,00	€ 7.016.042,00	€ 43.512.680,00	44,04	36,94
Friuli Venezia Giulia	€ 153.754.141,33	€ 35.315.345,45	€ 1.909.090,91	€ 37.224.436,36	24,21	22,97
P.A. di Bolzano	€ 108.851.210,08	€ 34.915.344,02	€ 21.441.683,82	€ 56.357.027,84	51,77	32,08
P. A. TRENTO	€ 101.326.000,00	€ 27.620.000,00	€ 51.756.000,00	€ 79.376.000,00	78,34	27,26
VENETO	€ 388.122.263,53	€ 127.548.376,62	€ 7.273.887,06	€ 134.822.263,68	34,74	32,86
Sardegna	€ 193.522.716,35	€ 40.467.450,00	€ 27.688.260,60	€ 68.155.710,60	35,22	20,91
SICILIA	€ 357.598.732,90	€ 111.535.920,00	€ 25.500.000,00	€ 137.035.920,00	38,32	31,19
Valle d'Aosta	€ 41.955.000,00	€ 23.000.000,00		€ 23.000.000,00	54,82	54,82
<b>TOTALE</b>	<b>€ 7.380.672.887,15</b>	<b>€ 1.464.997.685,27</b>	<b>€ 1.294.203.480,46</b>	<b>€ 2.827.356.876,33</b>	<b>38,31</b>	<b>19,85</b>

Tab 3: corrispettivi TPL contratti di servizio- anno 2012

Nel grafico che segue sono riportati i valori totali dei corrispettivi dei contratti stipulati nell'ambito di ciascuna regione a statuto ordinario, posti a confronto con i dati di riparto del fondo TPL dell'anno 2013 (non risultano possibili confronti in un medesimo anno di riferimento).



Graf n.2 – Ammontare costo servizi tpl – anno 2012- Regioni a statuto ordinario

ANNO 2012	AMMONTARE CORRISPETTIVI	%	DM 382- RIPARTO ANNO 2013	%
ABRUZZO	156.361.459,00	2,43	132.577.053,68	2,69
BASILICATA	104.477.983,93	1,63	76.391.982,61	1,55
CALABRIA	251.936.131,58	3,92	212.418.996,80	4,31
CAMPANIA	674.681.822,63	10,50	547.558.017,26	11,11
EMILIA ROMAGNA	360.774.591,47	5,62	362.245.853,01	7,35
LAZIO	1.152.956.428,31	17,95	575.650.552,81	11,68
LIGURIA	220.888.650,81	3,44	201.576.263,78	4,09
LOMBARDIA	1.374.189.685,12	21,39	852.633.096,19	17,30
MARCHE	104.429.414,96	1,63	107.441.627,14	2,18
MOLISE	51.912.835,34	0,81	34.992.456,55	0,71
PIEMONTE	572.080.238,10	8,91	484.965.876,68	9,84
PUGLIA	411.981.528,19	6,41	399.209.715,56	8,10
TOSCANA	500.065.247,92	7,78	434.202.172,11	8,81
UMBRIA	98.806.805,61	1,54	100.048.854,63	2,03
VENETO	388.122.263,53	6,04	406.109.636,57	8,24
<b>TOTALE</b>	<b>6.423.665.086,50</b>	<b>100</b>	<b>4.928.022.155,38</b>	<b>100</b>

Tab.4- Ammontare importi TPL Regioni a Statuto ordinario – anno 2012 - confronto con riparto anno 2013- DM 382

La Lombardia ed il Lazio sono le Regioni con la spesa più alta; sono anche le Regioni che hanno al loro interno i contratti con gli importi singolarmente più elevati.

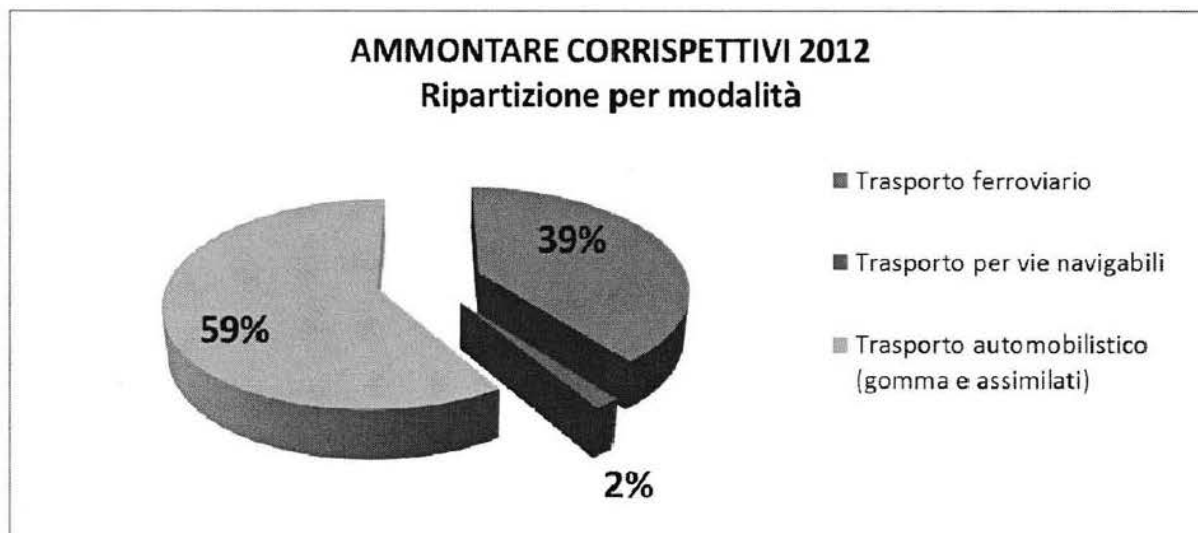
REGIONE	IMPRESA CONTRAENTE	CORRISPETTIVO ANNUO	TIPOLOGIA SERVIZI
Lombardia	ATM SERVIZI SPA	€ 609.993.900,00	servizio automobilistico urbano +filoviario+tram+metro
Lombardia	Trenord srl	€ 403.158.680,95	Servizio ferroviario regionale
Lazio	ATAC S.P.A.	€ 306.889.935,75	Servizio automobilistico urbano
Lazio	CO.TRAL. S.p.A.	€ 233.000.000,00	servizio automobilistico extraurbano
Toscana	Trenitalia S.p.A	€ 226.017.292,00	Servizio ferroviario regionale Art.9 Dlgs 422/97
Lazio	Trenitalia SpA	€ 219.000.000,00	Servizio ferroviario regionale

Tab. 5- contratti di importo sopra di 200.000.000,00 euro

Deve essere osservato, per quanto attiene la regione Lombardia, che il servizio svolto dalla ATM di Milano ha una peculiarità rispetto alla gran parte degli altri contratti, in quanto prevede un affidamento del servizio *gross cost*. Il Comune di Milano introita direttamente il costo dei biglietti ed eroga un contributo commisurato all'intero costo del servizio sostenuto dall'azienda per l'espletamento del servizio. Tale impostazione raffrontata a quelle seguite in altre regioni (*contratti net-cost*) comporta una ripartizione del fondo nazionale più o meno coerente in base al grado di copertura del fabbisogno (costi + ricavi).

Seguono alcune tabelle riepilogative delle situazioni che ad un primo esame emergono dall'analisi dei dati acquisiti da parte delle regioni.

Nel grafico che segue è riportata la ripartizione modale tra servizi ferroviari, servizi per vie d'acqua e servizi automobilistici (ed assimilati) che rappresentano, questi ultimi, la categoria di maggior rilevanza economica (59% del totale).



Graf. N. 3 - ripartizione modale tra servizi trasporto pubblico locale

## 6.2 LA MODALITÀ FERROVIARIA

Con riferimento alla modalità ferroviaria nella tabella seguente viene analizzata la situazione dei contratti di servizio sottoscritti dalle Regioni.

Alcune Regioni hanno anche evidenziato l'esistenza di contratti per l'infrastruttura stipulati a seguito della separazione societaria tra trasporto e infrastruttura.

La rappresentazione basata sui dati dei contratti di servizio forniti dalle regioni, non completa il quadro della situazione nazionale, per effetto di alcune situazioni transitorie relative a regioni a statuto speciale, per i servizi ferroviari regionali indivisi erogati da Trenitalia e per la ferrovia internazionale Domodossola-Locarno che svolge servizio TPL tra Domodossola e il confine svizzero.

Nel prospetto seguente è riportato il quadro complessivo del settore ferroviario, comprensivo anche delle situazioni sopra richiamate.

## XVII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI - DOC. CCXXII, N. 1

AMMONTARE CORRISPETTIVI CONTRATTI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE FERROVIARIO				
REGIONE	IMPRESA CONTRAENTE	CORRISPETTIVO ANNUO	TIPOLOGIA SERVIZI	Note
Lombardia	Trenord srl	€ 403.158.680,95	Servizio ferroviario regionale	*
Toscana	Trenitalia S.p.A.	€ 226.017.292,00	Servizio ferroviario regionale Art.9 D.lgs 422/97	
Lazio	Trenitalia SpA	€ 219.000.000,00	Servizio ferroviario regionale	
Piemonte	Trenitalia S.p.A.	€ 188.947.703,00	ferroviario	*
Campania	TRENITALIA S.P.A.	€ 152.213.274,00	Servizio ferroviario regionale metropolitano/extraurbano	*
Campania	E.A.V. (ex Circumvesuviana - ex Metrocampania Nordest - ex Septa)	€ 150.056.298,00	Servizio ferroviario regionale metropolitano	
Emilia Romagna	CONSORZIO TRASPORTI INTEGRATI (imprese consorziate: Trenitalia SpA e Tper SpA)	€ 128.434.013,25	servizi ferroviari regionali	*
Veneto	Trenitalia S.p.A.	€ 127.548.376,62	servizio ferroviario regionale	
Puglia	Società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici srl	€ 123.457.117,75	Servizi ferroviari e automobilistici sostitutivi e/o integrativi	*
Calabria	Trenitalia S.p.A.	€ 95.521.395,54	Servizio ferroviario regionale	
Lazio	ATAC S.p.A. (già Met-Ro SpA)	€ 94.000.000,00	Servizio ferroviario regionale	
Lombardia	Ferrovienord SpA	€ 89.514.102,00	Altro: gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale	
Liguria	Trenitalia S.P.A.	€ 78.731.466,00	trasporto ferroviario	
Puglia	Trenitalia spa	€ 60.008.000,00	Servizi ferroviari e automobilistici sostitutivi	*
P.A. TRENTO	TRENTINO TRASPORTI ESERCIZIO S.P.A.	€ 51.756.000,00	servizio automobilistico extraurbano (anche ferro)	*
Piemonte	trenitalia	€ 47.053.107,00	ferroviario	*
Abruzzo	Trenitalia	€ 41.421.640,00	Ferrov. Reg.le	*
Marche	Trenitalia S.p.A.	€ 38.730.368,00	Servizio ferroviario regionale	
Umbria	Trenitalia S.p.A.	€ 36.496.638,00	Servizi di trasporto pubblico ferroviario	*
Friuli V.G.	Trenitalia S.P.A.	€ 35.315.345,45	Servizio ferroviario regionale	*
P. A. Bolzano	Trenitalia SpA	€ 34.915.344,02	Ferrovioario regionale	
Puglia	Ferrottramviaria spa	€ 32.642.000,00	Servizi ferroviari, automobilistici sostitutivi e/o integrativi	*
Basilicata	Trenitalia spa	€ 30.053.656,00	servizio ferroviario regionale	*
Calabria	Ferrovie della Calabria s.r.l.	€ 28.864.865,54	Servizio ferroviario regionale	
Sardegna	A.R.S.T. S.p.A. servizi ferroviari	€ 27.688.260,60	Servizi ferroviari	
P. A. TRENTO	TRENITALIA S.P.A.	€ 27.620.000,00	servizio ferroviario provinciale	
Basilicata	Ferrovie Appulo Lucane srl (FAL srl)	€ 23.267.782,00	servizio ferroviario regionale	*
Molise	Trenitalia S.p.A.	€ 22.404.079,64	Servizio ferroviario regionale	*
Abruzzo	FERROVIA ADRIATICO-SANGRITANA S.p.A.	€ 22.156.000,00	Ferrov. Reg.le	*
P. A. Bolzano	SAD	€ 18.731.531,00	ferroviario regionale	
Piemonte	gruppo torinese trasporti	€ 18.369.338,99	ferroviario	*
Puglia	Ferrovie Appulo Lucane srl	€ 17.826.600,46	Servizi ferroviari e automobilistici sostitutivi e/o integrativi	*
Lombardia	Trenord srl (Mandataria) in ATI con ATM SpA	€ 16.463.508,55	Servizio ferroviario regionale	*
Puglia	Ferrovie del Gargano srl	€ 14.760.025,00	Servizi ferroviari e automobilistici sostitutivi e/o integrativi	*
Emilia Romagna	FER	€ 14.672.699,05	Altro: gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale	
Abruzzo	GTM	€ 8.378.996,00	Ferrov. Reg.le- (ex art.8 Dig 422/97)	**
Veneto	SISTEMI TERRITORIALI S.p.A.	€ 7.273.887,06	servizio ferroviario regionale	
Umbria	UMBRIA TPL E MOBILITA' S.P.A.	€ 7.016.042,00	Servizi di trasporto pubblico ferroviario	
Toscana	Trasporto Regionale Toscana - TRT	€ 5.800.965,00	Servizio ferroviario regionale Art.8 D.lgs 422/97	
Toscana	Rete Ferroviaria Toscana S.p.A.	€ 5.879.420,25	Altro: gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale	
Puglia	Ferrovie del Gargano srl	€ 4.648.112,00	Servizio ferroviario Foggia-Lucera	
Friuli V.G.	Società Ferrovie Udine-Cividale s.r.l.	€ 1.909.090,91	Servizio ferroviario regionale in prevalenza sulla linea Udine-Cividale	
Liguria	AMT Spa	€ 1.681.566,52	trasporto ferroviario	
Liguria	AMT Spa	€ 774.685,35	trasporto ferroviario	
	<b>TOTALE CORRISPETTIVI CONTRATTI</b>	<b>€ 2.784.179.273,51</b>		
* : comprensivo di servizi automobilistici				
** : esclusivamente servizi automobilistici				
ULTERIORI CONTRATTI DI SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE A CARICO DELLO STATO				
REGIONE	IMPRESA CONTRAENTE	CORRISPETTIVO ANNUO		
PIEMONTE	Subalpina	€ 3.072.344,83		
SARDEGNA	TRENITALIA	€ 40.467.450,00		
SICILIA	Trenitalia	€ 111.535.920,00		
SICILIA	G.C.G. CIRCUMETNEA	€ 25.500.000,00		
Valle d'Aosta	Trenitalia	€ 23.000.000,00		
Servizi regionali indivisi	TRENITALIA	-		
	<b>TOTALE A CARICO DELLO STATO</b>	<b>€ 203.575.714,83</b>		
AMMONTARE CORRISPETTIVI CONTRATTI TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO IN ITALIA- ANNO 2012				
<b>TOTALE CORRISPETTIVI REGIONALI</b>		<b>€ 2.784.179.273,51</b>		
<b>TOTALE SERVIZI A CARICO DELLO STATO ( esclusi indivisi trenitalia)</b>		<b>€ 203.575.714,83</b>		
<b>TOTALE GENERALE</b>		<b>€ 2.987.754.988,34</b>		

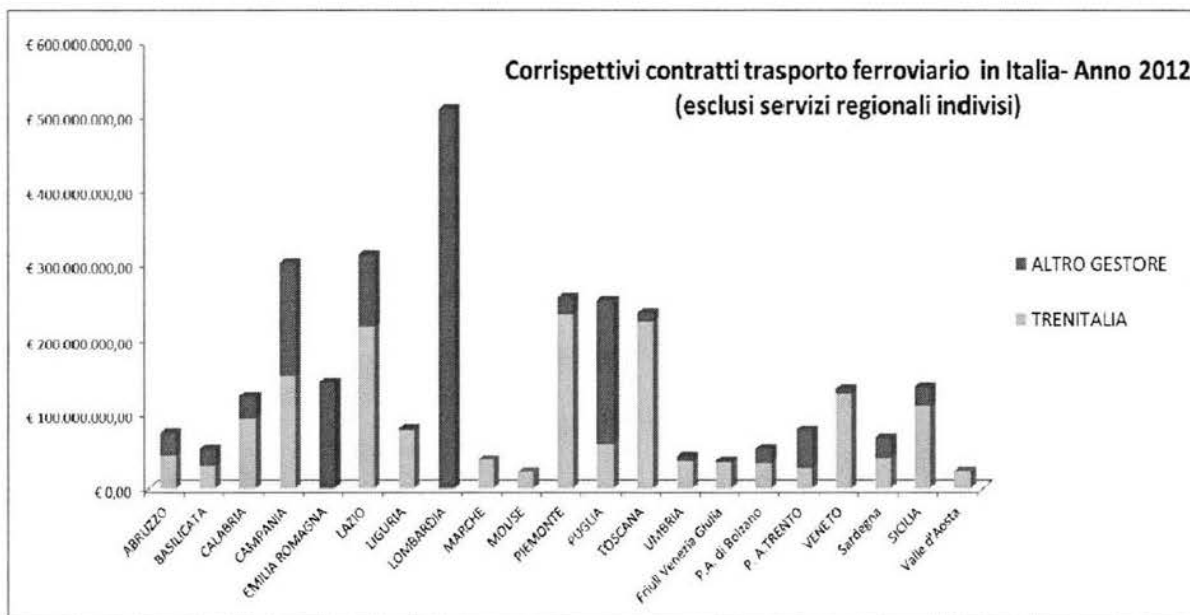
Tab 6: corrispettivi contratti trasporto pubblico ferroviario – anno 2012

Nelle tabelle seguenti ( Tab n. 8) si riporta invece la situazione dei contratti di servizio ferroviario relativi alla sola Trenitalia S.p.A. (Regioni + Stato).

AMMONTARE CORRISPETTIVI CONTRATTI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE FERROVIARIO DI TRENITALIA			
REGIONE	TRENITALIA	CORRISPETTIVO ANNUO	TIPOLOGIA SERVIZI
Abruzzo	TRENITALIA S.p.A.	€ 44.421.640,00	Ferrov. Reg. Ie
Basilicata	Trenitalia spa	€ 30.053.656,00	servizio ferroviario regionale
Calabria	Trenitalia S.p.A.	€ 95.521.395,54	Servizio ferroviario regionale
Campania	TRENITALIA S.P.A.	€ 152.213.274,00	Servizio ferroviario regionale metroferroviario automobilistico extraurbano
Friuli Venezia Giulia	Trenitalia S.P.A.	€ 35.315.345,45	Servizio ferroviario regionale
Lazio	Trenitalia SpA	€ 219.000.000,00	Servizio ferroviario regionale
Liguria	Trenitalia S.p.A.	€ 78.731.466,00	trasporto ferroviario
Marche	Trenitalia S.p.A.	€ 38.730.368,00	Servizio ferroviario regionale
Molise	Trenitalia S.p.A.	€ 22.404.079,64	Servizio ferroviario regionale
P. A. TRENTO	TRENITALIA S.P.A.	€ 27.620.000,00	servizio ferroviario provinciale
P.A. Bolzano	Trenitalia SpA	€ 34.915.344,02	Ferrovio regionale
Piemonte	Trenitalia S.p.A.	€ 188.947.703,00	ferroviario
Piemonte	Trenitalia	€ 47.053.107,00	ferroviario
Puglia	Trenitalia spa	€ 60.008.000,00	Servizi ferroviari e automobilistici sostitutivi
Toscana	Trenitalia S.p.A.	€ 226.017.292,00	Servizio ferroviario regionale Art.9 Dlgs 422/97
Umbria	Trenitalia S.p.A.	€ 36.496.638,00	Servizi di trasporto pubblico ferroviario
Veneto	Trenitalia S.p.A.	€ 127.548.376,62	servizio ferroviario regionale
<b>TOTALE REGIONI</b>		<b>€ 1.464.997.685,27</b>	
ULTERIORI CONTRATTI TRENITALIA A CARICO DELLO STATO			
REGIONE	IMPRESA CONTRAENTE	CORRISPETTIVO ANNUO	
SICILIA	Trenitalia	€ 111.535.920,00	
SARDEGNA	TRENITALIA	€ 40.467.450,00	
Valle d'Aosta	Trenitalia	€ 23.000.000,00	
<i>Servizi regionali indivisi</i>	TRENITALIA	-	
<b>TOTALE A CARICO DELLO STATO</b>		<b>€ 175.003.370,00</b>	
AMMONTARE CORRISPETTIVI TRENITALIA SpA - Anno 2012			
TOTALE CONTRATTI CON REGIONI		€ 1.464.997.685,27	
TOTALE CONTRATTI CON STATO (esclusi servizi indivisi)		-	
<b>TOTALE COMPLESSIVO TRENITALIA (a+b)</b>		<b>€ 1.464.997.685,27</b>	

Tab. 8: contratti di servizio ferroviario Trenitalia - anno 2012

Il grafico seguente (graf.n.4) rappresenta l'ammontare dei corrispettivi per contratti di servizio ferroviario nei quali viene operata una distinzione tra quelli eserciti da Trenitalia S.p.A e quelli eserciti da altri operatori.



Graf.n.4: corrispettivi contratti trasporto ferroviario in Italia- anno 2012

Nel grafico n.5 è rappresentato un confronto tra i corrispettivi tpl per ciascuna regione , il prodotto Interno Lordo e la popolazione residente .

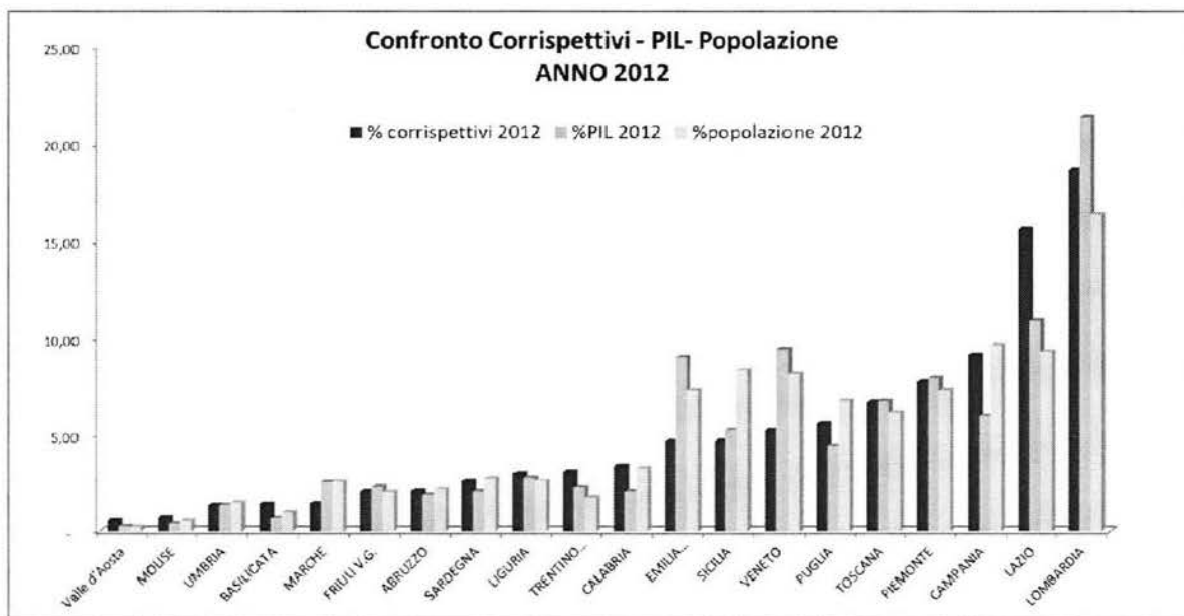


Grafico 5: confronto corrispettivi tpl- pil-popolazione

Il predetto grafico deve essere considerato esclusivamente in via orientativa in quanto il rapporto tra la spesa sostenuta e gli altri indicatori (es. popolazione) risente necessariamente sia della

programmazione storica dei servizi che della orografia del territorio e della distribuzione territoriale dalla popolazione.

### 6.3 IL VALORE ECONOMICO DEI CONTRATTI

Seguono alcuni grafici relativi al valore dei contratti sottoscritti al fine di una migliore evidenza delle dimensioni aziendali. Il confronto è stato fatto unicamente sul valore dei corrispettivi, non essendo confrontabili sulla base dei dati al momento disponibili, gli indicatori di servizi.

La distribuzione dei contratti per tipologia di valore economico, mostra come la maggioranza dei contratti abbia un importo inferiore ai 500.000,00 euro. Dal grafico n.5 si nota infatti come il 61% dei contratti abbia un valore inferiore a tale cifra, mentre solo un 27% presenta un valore maggiore di 1.500.000, euro.

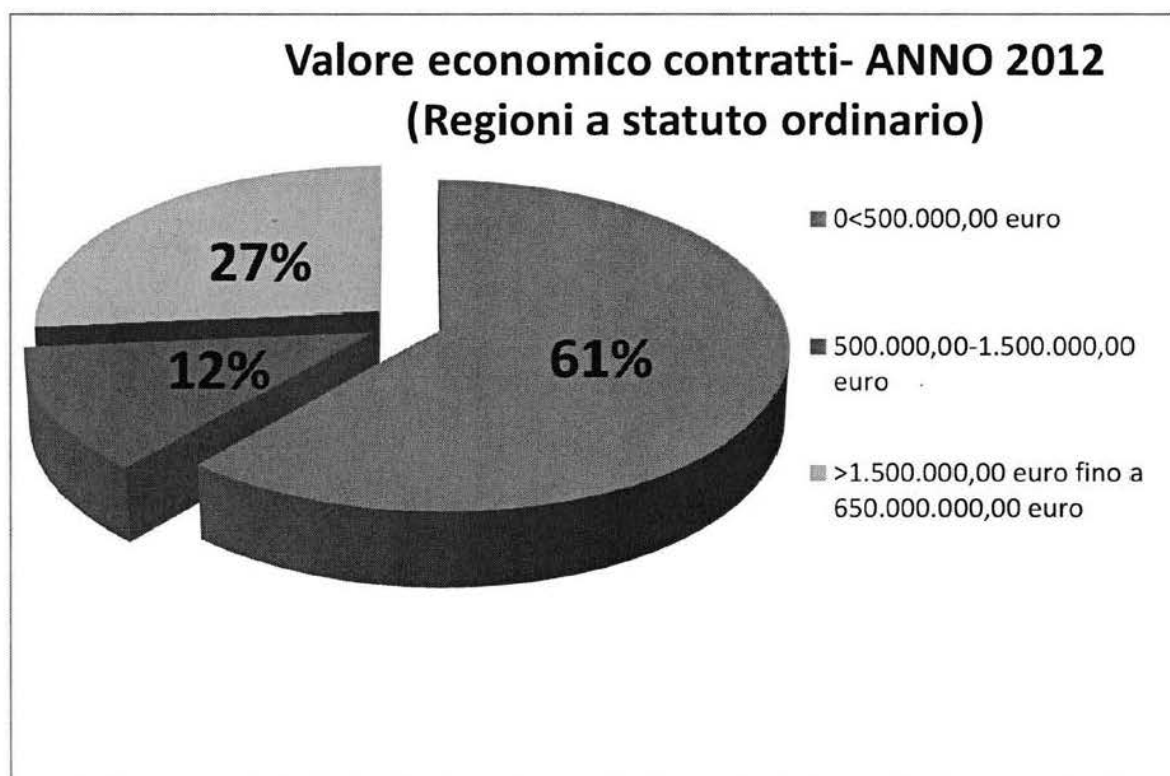


Grafico 6: valore economico contratti nelle regioni a statuto ordinario – anno 2012



Andando ad analizzare nel dettaglio la distribuzione dei contratti minori di 500.000,00 euro (grafico n.7), si nota come la maggioranza (381 contratti) sia in realtà addirittura inferiore ai 200.000,00 euro; la fascia più numerosa di contratti è quella che ricomprende gli importi da 50 a 100 mila euro (125 contratti).

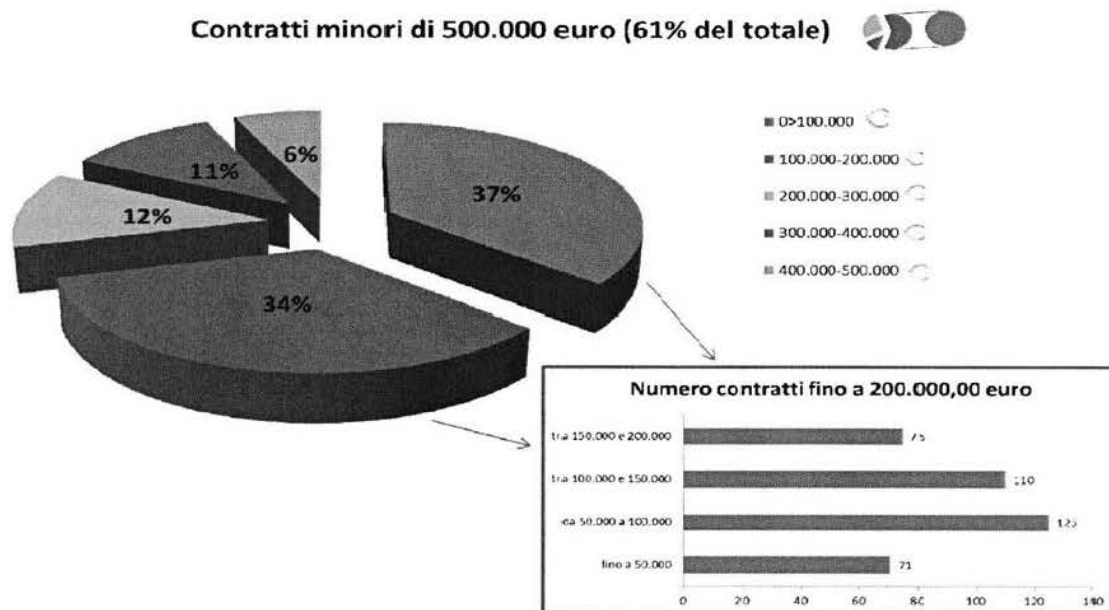


Grafico n.7: contratti minori di 500.000,00 euro

Se invece analizziamo i contratti maggiori di 1.500.000,00 euro (grafico n.8), si nota come la fascia più numerosa è quella che comprende gli importi da 1.500.000,00 euro a 2.500.000,00 euro (38 contratti).

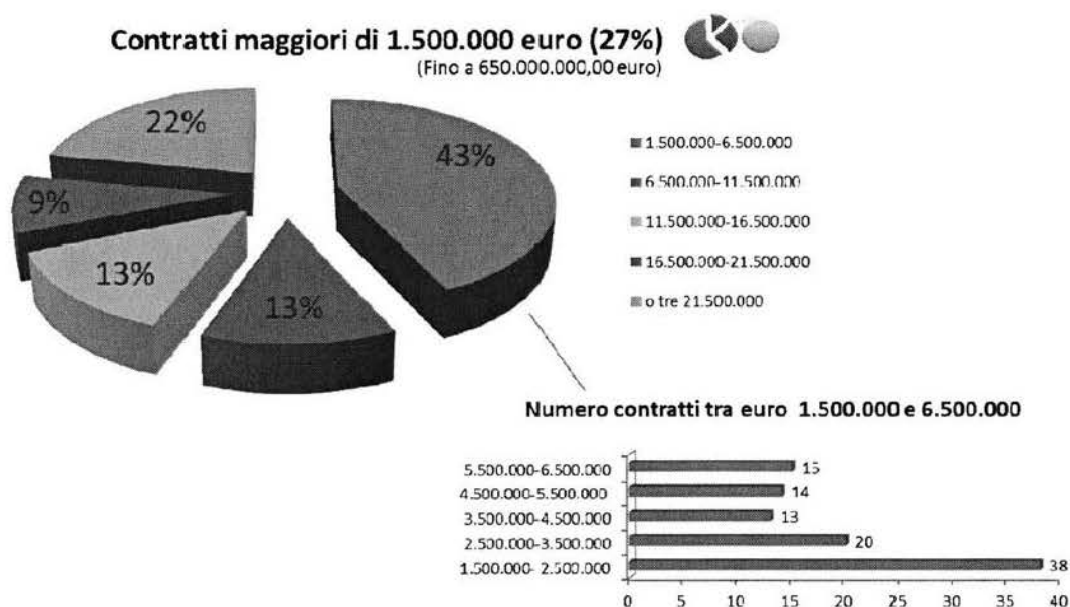


Grafico n.8 : contratti maggiori di 1 milione e 500 mila euro

## CAPITOLO 7

### STATO DI ATTUAZIONE DEL DISPOSTO DELL'ART. 16 BIS DEL D.L. 95/12

Il DPCM 11/03/2013 che definisce i criteri di efficientamento e razionalizzazione del settore, acquisita l'intesa con la Conferenza Unificata Stato Regioni), è stato sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei Ministri in data 11 marzo 2013 ed è stato pubblicato sulla GURI in data 26/06/2013. Da tale data di pubblicazione, le regioni hanno avuto 120 giorni per procedere alla corretta riprogrammazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali, e ulteriori 60 giorni per rendere operativa la riprogrammazione in parola.

Nelle more di tale riprogrammazione è stato emanato il decreto interministeriale MEF di concerto con MIT di riparto alle regioni di un acconto pari al 60% del fondo (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 51 del 1 marzo 2013) e conseguentemente si è proceduto all'erogazione di tale acconto con 7 tranches mensili relative ai mesi da febbraio ad agosto 2013, per un importo complessivo pari a circa ME 2.957.

A seguito dell'emanazione, sentita la Conferenza Unificata, del decreto interministeriale del MIT di concerto col MEF, n. 382 del 24/10/2013, di riparto definitivo delle risorse del "Fondo" per l'esercizio 2013, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha provveduto ad erogare alle Regioni a statuto ordinario un ulteriore 30%, pari a circa M€ 1.478, delle risorse stanziato sul fondo in parola.

Infine, a seguito della trasmissione da parte di tutte le regioni a statuto ordinario dei piani di riprogrammazione dei servizi di TPL e ferroviari regionali, previsti dal richiamato art. 16 bis del D.L. 95/2012, il MIT ha provveduto ad erogare il residuo 10%, pari a circa M€ 492, dello stanziamento del fondo.

I provvedimenti di cui sopra sono stati pubblicati sul sito istituzionale MIT nella sezione dedicata all'Osservatorio (vedi punto successivo).

## **CAPITOLO 8**

### **SITO OSSERVATORIO**

Nella quinta riunione del comitato svoltasi in data 5 novembre 2013 è stato approvato il primo set di indicatori relativo al trasporto ferroviario. In tale seduta è stato altresì deciso di procedere alla pubblicazione di tali indicatori al fine di poter consentire una migliore conoscenza dei dati stessi da parte delle aziende, con congruo anticipo rispetto alle date in cui si sarebbe dovuto procedere alla trasmissione di dati certificati.

E' stata pertanto prevista l'istituzione di un minisito all'interno del sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ([www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it)) nell'ambito del quale si è provveduto a pubblicare gli indicatori e, più in generale, tutte le notizie riguardanti l'Osservatorio per il TPL.

A tutt'oggi sono stati caricati, e quindi scaricabili, in formato pdf:

- La legge (art 1 comma 300 legge 244/2007)
- Il decreto interministeriale 15.11.2011
- Il regolamento del comitato
- La composizione del comitato e della segreteria
- I prospetti degli indicatori di servizio (ferroviario, automobilistico e assimilati, navigazione)
- Note di chiarimento alle FAQ

In occasione della richiesta di compilazione di dati certificati da parte delle aziende il sito è stato utilizzato anche come veicolo da cui poter scaricare i prospetti da compilare e le relative guide alla compilazione.

In relazione all'importanza del fondo nazionale ex Art. 16bis DL 95/2012 nel minisito dell'Osservatorio sono riportati infine in formato integrale:

- il DPCM 11 marzo 2013
- Il decreto 16.11.2013 sulle modalità di certificazione dei dati
- i decreti di riparto del fondo (anticipazione e riparto definitivo)
- i decreti (mensili) di pagamento in favore di ciascuna delle regioni a statuto ordinario

Sulla stessa sezione sono riportati infine i questionari da compilare per gli indicatori da utilizzare per la determinazione dei costi standard dei servizi di TPL ai sensi di quanto previsto dall'Art 1 commi 84 e 85 della legge 27.12.2013 n. 147 (legge di stabilità 2014).

**ELENCO ALLEGATI**

- Allegato 1) Tavolo Tecnico ristrutturazione del debito Campania decreto n. 47 del 11/02/2013;
- Allegato 2) Accordo ristrutturazione del debito Campania 24/12/2013
- Allegato 3) Bozza decreto approvazione piano ristrutturazione del debito Piemonte;
- Allegato 4) Analisi piani di ristrutturazione del debito Veneto, Puglia, Calabria e Abruzzo;
- Allegato 5) Decreto Interministeriale del 25 Novembre 2011;
- Allegato 6) D.M. Infrastrutture e trasporti N. 151 del 15 Maggio 2012;
- Allegato 7) D.D. 185 del 18 Maggio 2012;
- Allegato 8) regolamento di funzionamento Osservatorio;
- Allegato 9) parere conferenza unificata su schema DPCM;
- Allegato 10) DPCM 11 marzo 2013;
- Allegato 11) Decreto interministeriale 16 Novembre 2013;
- Allegato 12) nota n.RU 6879 del 11.11.2013 richiesta dati alle regioni;
- Allegato 13) prospetto indicatori trasporto ferroviario;
- Allegato 14) prospetto indicatori trasporto automobilistico e assimilati;
- Allegato 15) prospetto indicatori navigazione;
- Allegato 16) guida alla compilazione prospetto indicatori trasporto ferroviario;
- Allegato 17) guida alla compilazione prospetto indicatori trasporto automobilistico e assimilati
- Allegato 18) guida alla compilazione prospetto indicatori navigazione
- Allegato 19) guida alla compilazione della relazione di accompagnamento
- Allegato 20) Anagrafica contratti (intero ambito nazionale)
- Allegato 21) Scheda interventi in realizzazione
- Allegato 22) Scheda interventi in progetto o programmati
- Allegato 23) Ricognizione veicoli TPL e TFR

