

# Trasporto pubblico locale: problematiche interpretative su "fondo unico"



La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, presieduta da Vasco Errani, ha approvato un documento su alcune problematiche interpretative urgenti in merito al "Fondo

unico per il trasporto pubblico locale". Il testo (pubblicato nella sezione "Conferenze" del sito [www.regioni.it](http://www.regioni.it)) è stato consegnato al governo nel corso della Conferenza Stato-Regioni che si è tenuta lo stesso 13 giugno. Si riporta di seguito il documento integrale

Art. 16-bis legge 135/12 (fondo unico nazionale per il TPL):  
urgenti problematiche interpretative

Le Regioni e le Province autonome,

□ visto l'art. 1, commi 295 e ss., della legge n. 244/07 (finanziaria 2008), che aveva innovato i meccanismi di finanziamento del settore del TPL per le Regioni a statuto ordinario;

□ visto l'art. 16-bis della legge 7 agosto 2012, n. 135, di conversione del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, e ss.mm.ii., che ha istituito un Fondo unico nazionale del TPL, nel quale sono confluite tutte le risorse disponibili per il settore, comprese quelle in precedenza già fiscalizzate, abrogando le disposizioni di cui al punto precedente;

□ considerato che tale nuova normativa ha creato problematiche interpretative in ordine a diversi aspetti applicativi e che, alla fine del mese di marzo 2013, le Regioni hanno posto al riguardo alcuni quesiti volti a ottenere una risposta dai

referenti tecnici dei Ministeri interessati o della Presidenza del Consiglio;

- considerato che finora non è stato dato alcun riscontro alla richiesta delle Regioni e che è diventato assolutamente necessario avere degli orientamenti certi, specie in materie quali le modalità di erogazione dei contributi a copertura degli oneri derivanti dal CCNL, che finora sono stati dapprima finanziati dallo Stato a valere sulle risorse previste dalle leggi n. 58/05 e 296/06 (art. 1, co. 1230), oggi in vigore solo per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome, poi finanziati dalle Regioni a valere sulle risorse fiscalizzate ai sensi delle citate disposizioni della legge n. 244/07, oggi abrogate, oppure la revisione dei contratti di servizio attualmente vigenti con relative conseguenze di carattere economico-giuridico;

rinnovano al Governo la richiesta di avere, in tempi rapidissimi, una risposta ai quesiti di cui al documento ivi allegato, al fine di garantire una corretta gestione del sistema del TPL ed evitare conseguenze dall'impatto poco prevedibile, ma sicuramente destabilizzanti.

Roma, 13 giugno 2013

ALLEGATO

Art. 16-bis della legge 7 agosto 2012, n. 135, di conversione del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, e ss.mm.ii. – Quesiti interpretativi

Commi 1 e 2

I commi 1 e 2 dell'art. 16-bis recitano:

1. A decorrere dall'anno 2013 è istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Il Fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è applicata alla previsione annuale del predetto gettito, [..omissis..], in misura tale da assicurare, per ciascuno degli anni 2013 e 2014 e a decorrere dal 2015, l'equivalenza delle risorse del Fondo stesso al risultato

della somma, per ciascuno dei suddetti anni, delle seguenti risorse:

[..omissis..]

b) risorse derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione e dell'accisa sulla benzina, per l'anno 2011, di cui agli articoli 1, commi da 295 a 299, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni, e 3, comma 12, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, al netto della quota di accisa sulla benzina destinata al finanziamento corrente del Servizio sanitario nazionale;

[..omissis..].

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 1 sono abrogati:

a) il comma 12 dell'articolo 3 della legge 28 dicembre 1995, n. 549;

b) i commi da 295 a 299 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni;

[..omissis..].

QUESITO N. 1 – (Modalità di erogazione degli oneri derivanti dal CCNL per gli addetti del settore del trasporto pubblico locale)

Le norme introdotte dall'art. 1, commi 295 e ss., della legge n. 244/07 (finanziaria 2008), hanno innovato i meccanismi di finanziamento del settore del TPL per le Regioni a statuto ordinario, anche in relazione alla copertura degli oneri derivanti dal rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro. Il finanziamento dello Stato di tali oneri avveniva, fino a quel momento, sulla base delle disposizioni di cui alle leggi n. 58/05 e 296/06 (art. 1, co. 1230), oggi in vigore solo per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome. Il nuovo sistema introdotto dalla legge n. 244/07 prevedeva non più lo stanziamento diretto alla Regione, ma il riconoscimento alle stesse di una compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio, fermo restando l'erogazione diretta alle aziende da parte della Regione.

A seguito dell'abrogazione, a opera dell'art. 16-bis, comma 2,

dei commi 295 ss., l. 244/07, e del meccanismo di alimentazione del nuovo Fondo nazionale trasporti, nel quale si fanno confluire anche le risorse fiscalizzate di cui alle citate disposizioni della legge 244/07, si chiede di chiarire se tali risorse debbano essere erogate alle aziende di trasporto secondo le modalità e procedure stabilite dalle leggi pre-vigenti (l. 47/04, 58/05 e 296/06) e ancora vigenti per le le Regioni a statuto speciale e le Province autonome – a titolo di rimborso puntuale dei comprovati maggiori oneri sostenuti dalle aziende di trasporto, derivanti dai rinnovi dei contratti di lavoro relativi al settore del TPL – o se debbano diventare senza distinzione parte integrante dei contratti di servizio in essere e/o futuri.

Inoltre, se gli oneri del CCNL non tornano ad essere coperti dai meccanismi delle leggi 58/05 e 296/06, ma devono essere finanziati dal Fondo unico, si chiede:

– se sia possibile continuare con il metodo finora utilizzato, cioè erogazione diretta delle risorse alle aziende, distinguendo la parte di contributo destinato alla copertura dei servizi (soggetta ad IVA) da quella destinata agli oneri CCNL (non soggetti ad IVA);

– oppure se la copertura di tali oneri debba diventare parte del corrispettivo contrattuale e, in quanto tale, essere assoggettato per l'intero importo ad IVA.

Comma 4

Il comma 4 recita:

“4. Entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 3, le regioni a statuto ordinario, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico locale e ferrovie regionali, procedono, in conformità con quanto stabilito con il medesimo decreto di cui al comma 3, all'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, rimodulano i servizi a domanda debole e sostituiscono, entro centottanta giorni dalla predetta data, le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche

[..omissis..]. A seguito della riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione di cui al presente comma, i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione.”.

QUESITO N. 2 (Decorrenza termini)

Si chiede di chiarire con urgenza la data di decorrenza del secondo termine ivi indicato: i “centottanta giorni” decorrono dalla “data di emanazione del decreto di cui al comma 3” oppure dalla data di adozione del piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale?

QUESITO N. 3 (Revisione dei contratti di servizio in vigore)

In relazione all’ultimo periodo, si chiede di chiarire in quale misura sarà possibile rivedere, a seguito delle azioni di riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione dei servizi di TPL, i contratti di servizio in vigore, senza incorrere in ipotesi di inadempimento contrattuale ai sensi delle disposizioni del codice civile vigenti in materia di obbligazioni e contratti.

In particolare, si chiede ai Ministeri competenti quale dovrebbe essere la posizione delle Regioni qualora Trenitalia S.p.A. eccepisse, a seguito di tali azioni, una sostanziale ed eccessiva alterazione dell’equilibrio economico del contratto, soprattutto in relazione al comparto ferroviario, gravato anche dai costi fissi dell’infrastruttura.

QUESITO N. 4 (Revisione dei contratti di servizio in vigore)

Ancora in relazione all’ultimo periodo, si chiede di chiarire se la disposizione intenda escludere la possibilità di rivedere i contratti di servizio stipulati dagli enti locali e, in caso negativo, di fornire un’interpretazione del comma che espliciti meglio il concetto.

Comma 5

Il comma 5 recita:

“5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, da emanare, sentita la Conferenza unificata, entro il 30 giugno di ciascun anno, sono ripartite le risorse del Fondo

di cui al comma 1, previo espletamento delle verifiche effettuate sugli effetti prodotti dal piano di riprogrammazione dei servizi, di cui al comma 4, nell'anno precedente. Per l'anno 2013 il riparto delle risorse è effettuato sulla base dei criteri e delle modalità previsti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3, previa adozione del piano di riprogrammazione di cui al comma 4 da parte delle regioni a statuto ordinario.”.

QUESITO N. 5 (Certezza delle risorse e contratti di servizio)

A fronte della previsione ivi contenuta di un riparto delle risorse su base annuale, a seguito di verifiche sugli effetti prodotti dal piano di riprogrammazione dei servizi e da effettuare con decreto da emanare entro il 30 giugno di ogni anno, si chiede di chiarire come le amministrazioni possano rispettare, in assenza di certezza sull'ammontare delle risorse economiche disponibili, quanto disposto dall'articolo 19, comma 1, d.lgs. n. 422/1997, nel quale è previsto che i nuovi contratti di servizio debbano essere sottoscritti prima dell'inizio del loro periodo di validità, in particolare, per quanto concerne il trasporto ferroviario, sette mesi prima dell'inizio della loro validità. Si chiede, inoltre, di chiarire come possano ancora essere stipulati contratti per il trasporto, anche ferroviario, di durata pluriennale.

Quanto innanzi si rileva anche in relazione al comma 2 del cit. art. 19, d. lgs. 422/97, che prevede la nullità del contratto quando la relativa sottoscrizione sia avvenuta senza assicurare la corrispondenza tra corrispettivo dovuto e risorse finanziarie disponibili, e in ogni caso con quanto disposto dal comma 5 del medesimo articolo, nel quale si impone che i contratti abbiano caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio.