



**CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME**  
*10/135/CR5/C4*

**RIDUZIONE DELLE RISORSE STATALI E TRASPORTO PUBBLICO  
LOCALE – MISURE DI POLITICA REGIONALE – CONTRATTI DI  
SERVIZIO PER IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE DI  
TRENITALIA**

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome,

TENUTO CONTO CHE:

- sin dall'entrata in vigore della manovra finanziaria recata dal decreto-legge n. 78 del 2010, convertito nella legge n. 122 dello stesso anno, le Regioni hanno denunciato le gravi ed insostenibili conseguenze che la riduzione, in danno delle Regioni, delle risorse statali ivi disposta – 4 miliardi di euro per l'anno 2011 e 4,5 miliardi di euro a decorrere dall'anno 2012 - avrebbe comportato anche e principalmente sul trasporto pubblico di interesse regionale e locale, in termini di riduzione dei servizi, di disagio sociale, di incrementi tariffari, di riduzione dell'occupazione del settore, di congestionamento del traffico e di inquinamento;
- la consapevolezza della gravità ed insostenibilità di siffatte conseguenze ha dato luogo ad immediate iniziative delle Regioni nei confronti del Governo intese a rappresentare a questo, in tutta la sua drammaticità, l'impatto della manovra finanziaria in questione, sotto il profilo sociale ed economico, con la finalità di dare all'Esecutivo piena consapevolezza dell'insostenibilità dei suoi effetti e di indurlo a rivedere la determinazione assunta ed a rimodularla tenendo conto della necessità di evitare di ledere così profondamente interessi primari ed incompressibili della collettività, quale è quello alla mobilità pubblica;

- l'obiettivo di ridurre le risorse statali nella misura prevista è stato perseguito dal Governo anche attraverso il sacrificio di quelle misure di federalismo fiscale, già introdotte nell'ordinamento sin dal 2008, che erano intese a garantire risorse finanziarie proprie delle Regioni per il trasporto ferroviario regionale di Trenitalia (articolo 1, comma 302 della legge n. 244 del 2007, legge finanziaria per il 2008, abrogato dall'articolo 14, comma 2 del decreto-legge n. 78 del 2010);
- al contempo le Regioni, nella situazione di pesante difficoltà in cui si trova la finanza pubblica, compiono ogni possibile sforzo, da un lato, per individuare, nell'ambito dei propri bilanci, risorse con le quali dare una parziale compensazione alla ampia lacuna determinata dalla riduzione delle risorse statali disposta con la manovra; dall'altro, per razionalizzare la pianificazione dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale in termini di efficienza ed ottimizzazione;
- il Governo non ha adottato, né ha promesso di adottare, alcuna misura intesa a concorrere con le Regioni per alleviare l'inevitabile disagio per la collettività discendente dalla manovra finanziaria ricordata sopra, lasciando sostanzialmente in capo ad esse il peso delle gravi ed insostenibili conseguenze di ordine economico e sociale;
- il Governo, infatti, nonostante le reiterate richieste in tal senso, da un lato non ha in alcun modo ridotto l'entità della riduzione delle risorse statali disposta con la manovra finanziaria, ma ha solo lasciato alle Regioni la facoltà di indicare su quali ambiti far gravare la predetta riduzione di risorse (facoltà che ha condotto le Regioni, per quanto qui interessa, a scegliere di escludere dalla riduzione di risorse una parte - 372,1 milioni di euro - dei trasferimenti statali destinati ai servizi di trasporto ferroviario regionale di Trenitalia); dall'altro, dopo averla soppressa, non ha ristabilito, nonostante le richieste delle Regioni, la poco sopra ricordata misura di federalismo fiscale introdotta con la legge finanziaria per il 2008;
- la sola misura che il Governo ha mostrato di avere intenzione di adottare, contenuta nel disegno di legge di stabilità (AS2464, articolo 1, comma 6), si fonda sostanzialmente su risorse già destinate alle Regioni, lasciando pertanto inalterata l'entità della riduzione delle risorse statali disposta con la manovra finanziaria (la disposizione testé citata stanziava infatti 425 milioni di euro, originariamente destinati all'acquisto di materiale rotabile ferroviario per il trasporto regionale);
- in buona sostanza, il Governo, dopo aver generato una insostenibile situazione di gravissimo disagio per le realtà territoriali e per le loro popolazioni, individua misure che, nell'intento di mitigarne parzialmente gli effetti pregiudizievoli (destinati a ripercuotersi anche su Trenitalia, di proprietà dello Stato), traggono origine da risorse già destinate a quelle stesse realtà territoriali;

- i contratti di servizio per il trasporto ferroviario regionale di Trenitalia attualmente vigenti sono stati sottoscritti dalle Regioni sulla base di una norma di legge statale che ne ha previsto espressamente la stipulazione (articolo 25, comma 2 del decreto-legge n. 185 del 2008, convertito nella legge n. 2 del 2009) e riponendo oggettivo affidamento sulla norma di legge statale che, attraverso la fiscalizzazione delle risorse necessarie a decorrere dal 2011, garantiva, come è dovuto per contratti pubblici di questo genere, risorse certe e continuative (articolo 1, comma 302 della legge n. 244 del 2007, legge finanziaria per il 2008, abrogato dall'articolo 14, comma 2 del decreto-legge n. 78 del 2010);
- la manovra finanziaria in questione si pone quindi, rispetto a siffatti contratti di servizio, come un *factum principis*, determinando pertanto consequenziali effetti in termini di validità e di efficacia o quanto meno di rinegoziabilità dei contratti stessi;

#### RITENUTO CHE:

- lo Stato, avendo introdotto:
  - a) una norma con la quale sono state previste risorse certe e continuative per i servizi di trasporto ferroviario regionale di Trenitalia (articolo 1, comma 302 della legge n. 244 del 2007), attraverso la fiscalizzazione delle risorse necessarie, a decorrere dal 2011, secondo i principi del federalismo fiscale;
  - b) una norma con la quale ha espressamente previsto la stipulazione dei contratti di servizio per il trasporto ferroviario regionale di Trenitalia, stanziando all'uopo ulteriori risorse finanziarie (articolo 25, comma 2 del decreto-legge n. 185 del 2008, convertito nella legge n. 2 del 2009);
  - c) una norma con la quale ha successivamente soppresso la misura di federalismo fiscale che assicurava le risorse certe e continuative per i servizi di trasporto ferroviario regionale di Trenitalia, come indicato *supra sub "a"*, e disposto la soppressione dei necessari trasferimenti statali (articolo 14, comma 2 del decreto-legge n. 78 del 2010 che va ad abrogare il citato articolo 1, comma 302 della legge n. 244 del 2007);  
debba introdurre:
    - d) una norma che – allo scopo di evitare contenziosi con l'impresa, Trenitalia, di proprietà dello stesso Stato – preveda espressamente la rinegoziabilità dei contratti di servizio conclusi, anche al fine di assicurare l'effettività delle misure di politica regionale necessarie per far fronte, nell'interesse della collettività, alla grave situazione così determinata;

**concorda sui seguenti punti:**

- le Regioni – che, nonostante le iniziative intraprese nei confronti del Governo, subiscono gli insostenibili effetti delle riduzioni finanziarie unilateralmente imposte dal Governo – hanno il dovere di adottare le possibili misure per affrontare, nell'interesse della collettività, siffatta grave situazione, contemperando le diverse esigenze ed i diversi interessi coinvolti, nell'ottica del raggiungimento del miglior risultato possibile in termini di servizi resi all'utenza;
- tali misure – che costituiranno gli strumenti di politica regionale che ciascuna Regione articolerà sulla base delle rispettive specificità storiche, economiche, sociali e territoriali – risultano individuabili, in ordine prioritario, nell'efficientamento del sistema trasportistico, nell'aumento delle tariffe praticate e nella riduzione dei servizi;
- le Regioni, nel contemperare le diverse esigenze ed i diversi interessi coinvolti, debbono mirare all'obiettivo strumentale dell'efficientamento nella misura minima del 2%, all'obiettivo strumentale dell'aumento delle tariffe entro il limite del 30% e all'obiettivo strumentale della riduzione dei servizi entro il limite del 15%;

#### **e pertanto**

- chiede nuovamente al Governo di ristabilire le misure di federalismo fiscale, già introdotte nell'ordinamento sin dal 2008, che erano intese a garantire risorse finanziarie proprie delle Regioni per il trasporto ferroviario regionale di Trenitalia (articolo 1, comma 302 della legge n. 244 del 2007, legge finanziaria per il 2008, abrogato dall'articolo 14, comma 2 del decreto-legge n. 78 del 2010);
- adotta la seguente posizione comune: le Regioni - ciascuna sulla base delle rispettive specificità storiche, economiche, sociali e territoriali – faranno fronte alla grave situazione di fatto subita, contemperando le diverse esigenze ed i diversi interessi coinvolti, nell'ottica del raggiungimento del miglior risultato possibile in termini di servizi resi all'utenza, attraverso l'utilizzo dei seguenti strumenti di politica regionale in ordine prioritario:
  - 1) efficientamento del sistema trasportistico nella misura minima del 2%;
  - 2) aumento delle tariffe entro il limite del 30% ;
  - 3) riduzione dei servizi entro il limite del 15%;

- chiede al Governo di introdurre immediatamente una norma che preveda espressamente e con chiarezza la rinegoziabilità, facoltativa per le Regioni, dei contratti di servizio conclusi con Trenitalia, anche al fine di assicurare l'effettività delle misure di politica regionale necessarie per far fronte, nell'interesse della collettività, alla grave situazione determinata dalla manovra finanziaria del Governo stesso.

Roma, 9 dicembre 2010