

ACCORDO TRA REGIONE LOMBARDIA E LE AGENZIE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE CONCERNENTE I CRITERI DI RIPARTO DELLE RISORSE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Regione Lombardia (di seguito, “Regione”) con sede a Milano, Piazza Città di Lombardia, 1, nella persona dell’Assessore ai Trasporti e Mobilità sostenibile, *Franco Lucente*,

e

le seguenti Agenzie per il trasporto pubblico locale (di seguito, “Agenzie di TPL”):

Agenzia di TPL di Bergamo, nella persona del Presidente

Agenzia di TPL di Brescia, nella persona del Presidente

Agenzia di TPL di Como- Lecco – Varese, nella persona del Presidente

Agenzia di TPL di Cremona – Mantova, nella persona del Presidente

Agenzia di TPL di Milano – Monza e Brianza, Lodi e Pavia, nella persona del Presidente

Agenzia di TPL di Sondrio, nella persona del Presidente

(di seguito, Regione e le Agenzie di TPL, congiuntamente, le “Parti”)

premesse che:

1. dal 2020 fino a tutto il 2024 il riparto delle risorse statali e regionali per il trasporto pubblico locale (di seguito, “TPL”) autofilometrotramviario in Lombardia è stato regolato da una specifica deliberazione (*i.e.* DGR n. 7644 del 28 dicembre 2017), che ha stabilito, sulla base di criteri improntati ai costi standard regionali e ai fabbisogni riequilibrati di servizio, le percentuali di riparto da applicare nell’attribuzione delle risorse di cui all’art 17 della legge regionale 6/2012 (“Disciplina del settore dei Trasporti”) ad ognuna delle 6 Agenzie di TPL;
2. il Consiglio di Stato, Sez. V, con sentenza 13/08/2024 n. 7124:
 - a) ha accolto il ricorso in appello numero di registro generale 5427 del 2022, proposto dall’Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia contro Regione Lombardia per la riforma della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia (Sezione Terza) n. 02789/2021 concernente i criteri fissati dalla DGR del 28 dicembre 2017, n. X/7644,
 - b) ha, tuttavia, dichiarato la cessazione della materia del contendere in relazione alle questioni sollevate con il ricorso in primo grado, in quanto la Deliberazione della Giunta Regionale del 28 dicembre 2017, n. X/7644, **per quanto attiene alla definizione dei costi standard**, è stata superata, *ipso iure*, dalla successiva normativa statale recata dal D.M. 157 del 28 marzo 2018;
3. in conseguenza della predetta sentenza:
 - a) non risulta più applicabile, da parte di Regione, un riparto basato su costi standard definiti con una metodologia regionale, ma occorre definire, con delibera di Giunta regionale, un nuovo sistema di riparto a superamento di quello previsto dalla DGR 7644/2017, che tenga conto delle disposizioni contenute nella successiva normativa statale recata dal D.M. 157 del 28 marzo 2018;
 - b) è necessario quantificare e regolamentare l’effetto delle ricadute economiche sulle Agenzie di TPL derivanti dall’applicazione della DGR 7644/2017 nel periodo 2020-2024;
4. Regione, con DGR 3132 del 30/09/2024, ha confermato in via transitoria e non definitiva, nelle more della definizione di nuovi criteri di riparto, gli importi derivanti dall’applicazione della DGR 7644 per le ultime mensilità del 2024 e ha demandato a un successivo atto

- l'assunzione delle azioni conseguenti agli effetti della sentenza di cui sopra sugli atti pregressi;
5. la normativa statale che disciplina il riparto del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario (di seguito, "FNT") prevede, come capisaldi, sia i costi standard, già definiti da specifica normativa (DM 157/2018), sia i Livelli Adeguati di Servizio (di seguito, "LAS");
 6. a tutt'oggi, a livello nazionale, non sono ancora stati definiti i LAS, che costituiscono indispensabile riferimento per una revisione organica e complessiva dei criteri di riparto di cui alla DGR 7644/2017;
 7. le Parti ritengono che, nelle more della definizione dei predetti LAS e condivisa la necessità di procedere con sollecitudine all'attribuzione delle risorse 2025 alle Agenzie di TPL – al fine di evitare carenza di liquidità al settore del TPL in un periodo già particolarmente critico sotto il profilo della crescita dei costi operativi dei servizi –, occorra intervenire rapidamente con una prima revisione della DGR 7644/2017 che recepisca le indicazioni della sentenza citata circa l'utilizzo di criteri basati sui costi standard definiti con il DM 157/2018;
 8. l'art. 1, c. 730, della legge n. 207/2024 ("Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027") stabilisce che il FNT sia oggetto di un incrementato di risorse aggiuntive, a carattere straordinario e limitato al solo 2025;

convengono e stipulano quanto segue

Art.1 – Oggetto e finalità

1. Le Parti, con il presente accordo, concordano i contenuti di una nuova disciplina relativa ai criteri di riparto delle risorse per i servizi di TPL tra le Agenzie di TPL, secondo quanto meglio precisato negli articoli seguenti, con conseguente superamento della disciplina applicata nelle annualità 2020-2024 (*i.e.* DGR 7644/2017).
2. Le Parti, con il presente accordo, procedono congiuntamente a quantificare e regolamentare l'effetto delle ricadute economiche di quanto richiamato in premessa sulle Agenzie di TPL in relazione al periodo 2020-2024.

Art. 2 – Disciplina delle annualità 2020–2024

1. Le Parti concordano che, fermo restando quanto previsto al comma 4, il riparto tra le Agenzie di TPL delle risorse per gli anni 2020-2024 sia oggetto di revisione, mediante applicazione dei costi standard definiti dalla normativa statale in sostituzione dei costi standard definiti da Regione, come unica componente modificativa della disciplina di cui alla DGR 7644/2017, il tutto come meglio precisato nell'allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente accordo.
2. Le risorse necessarie alla compensazione positiva da destinare alle Agenzie di TPL che, in base alla revisione di cui al comma 1, hanno ottenuto negli anni 2020-2024 un minore introito rispetto a quello determinato dall'utilizzo dei costi standard di cui al DM 157/2018 trovano copertura in quota parte delle risorse aggiuntive del FNT destinate a Regione e derivanti dal contributo integrativo, straordinario e limitato al solo 2025, di cui all'art. 1, c. 730, della legge n. 207/2024.
3. Tenuto conto della copertura finanziaria di cui al comma 2, le Parti concordano che non siano oggetto di compensazione negativa le risorse attribuite nel periodo 2020-2024 alle Agenzie di TPL che, in base alla revisione di cui al comma 1, hanno ottenuto nel medesimo

periodo un maggior introito rispetto a quello determinato dall'utilizzo dei costi standard di cui al DM 157/2018.

4. Regione si impegna a erogare alle Agenzie di TPL le risorse di cui al comma 2 a condizione che, e solo nel momento in cui, si perfezioni il trasferimento, da parte del Ministero competente, delle risorse straordinarie richiamate al medesimo comma 2, secondo tempistiche coerenti con l'esecuzione dei relativi atti ministeriali.

Art. 3 – Nuova disciplina relativa ai criteri di riparto delle risorse per i servizi di TPL (revisione DGR 7644/2017)

1. Le Parti concordano che la nuova disciplina regionale relativa ai criteri di riparto delle risorse per i servizi di TPL, rispetto alla disciplina recata dalla DGR 7644/2017, contempli l'applicazione dei costi standard di cui al DM 157/2018 (in luogo dei costi standard a suo tempo definiti da Regione) senza intervenire sulle altre componenti di calcolo della previgente metodologia, anche tenuto conto di quanto previsto al successivo comma 4, e, comunque, fermo restando l'aggiornamento con le fonti più recenti disponibili della base dati dei fabbisogni riequilibrati di mobilità, il tutto come meglio precisato nell'allegato B.1, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente accordo.
2. Le Parti concordano altresì che le nuove percentuali di riparto risultanti dalla disciplina di cui al comma 1 siano applicate a partire dalle quote di assegnazione 2024 ricalcolate ai sensi del medesimo comma 1, onde evitare eccessive e repentine variazioni di budget per le Agenzie di TPL beneficiarie delle risorse e per consentire di compensare gli obblighi di servizio assunti dai gestori, il tutto come meglio precisato nell'allegato B.2, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente accordo.
3. Le Parti concordano che la nuova disciplina di cui ai commi precedenti sarà applicata a partire dall'attribuzione delle risorse 2025 alle Agenzie di TPL. Al fine di evitare carenza di liquidità al settore del TPL in un periodo già particolarmente critico sotto il profilo della crescita dei costi operativi dei servizi, le Parti concordano, altresì, che le risorse aggiuntive, rispetto alla dotazione ripartita fra le Agenzie di TPL nel 2024, siano annualmente ripartite:
 - a) in primo luogo, fra le Agenzie di TPL a cui spetterebbero, in ragione delle nuove percentuali di riparto di cui al comma 1, risorse inferiori rispetto a quanto loro attribuito nel 2024, per l'importo necessario a compensare tale differenza;
 - b) in secondo luogo e per la parte restante, fra tutte le Agenzie di TPL in ragione delle nuove percentuali di riparto di cui al comma 1.
4. In ragione dell'attuale evoluzione della normativa statale in merito al riparto del FNT – che prevede come capisaldi sia i costi standard, già definiti da specifica normativa (DM 157/2018), sia i LAS, non ancora definiti da specifica normativa – le Parti concordano che l'efficacia della disciplina di cui ai commi precedenti sia temporalmente limitata al solo periodo necessario a rivedere, in modo organico e complessivo, con il coinvolgimento delle Agenzie di TPL, la disciplina regionale in modo da tener conto anche della definizione, a livello nazionale, dei LAS. In ogni caso, le Parti concordano che l'efficacia della disciplina di cui al presente articolo non vada oltre il 31/12/2027.
5. Regione si impegna a recepire mediante delibera di Giunta regionale, da assumere entro __ giorni della sottoscrizione del presente accordo, la disciplina di cui al presente articolo. In particolare, Regione si impegna ad approvare uno specifico allegato tecnico i cui contenuti corrispondano agli allegati B.1 e B.2 del presente accordo che le Parti hanno concordato quale esito applicativo dei principi fra loro condivisi ai sensi dei commi che precedono.

Art. 4 – Efficacia

1. Il presente accordo è giuridicamente vincolante per le Parti a partire dalla sottoscrizione dello stesso, fermo restando che l'efficacia di quando previsto all'articolo 2 è condizionata al perfezionamento del trasferimento da parte del Ministero competente a Regione delle risorse aggiuntive di cui all'art. 1, c. 730, della legge n. 207/2024. Nel caso in cui il suddetto trasferimento non venisse perfezionato dal Ministero competente entro la data del 31/12/2026, le Parti si impegnano a negoziare in buona fede una nuova disciplina sostitutiva dei commi 2 e 3 dell'articolo 2, ferma restando la disciplina di cui al comma 1.

Allegato A – Effetti derivanti dalla sostituzione dei costi standard regionali (ex DGR 7644/2017) con i costi standard nazionali (ex DM 157/2018)

Allegato B.1 – Costi standard nazionali (ex DM 157/2018) e fabbisogni di mobilità nel settore del Trasporto Pubblico Locale autofilometrotranviario finalizzati alla ridefinizione delle quote di riparto delle risorse

Allegato B.2 - Determinazione dei fabbisogni riequilibrati di mobilità e definizione delle nuove quote di riparto delle risorse a livello di bacini territoriali (Agenzie di TPL)

Data, firme