

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Modifiche al DPCM 11 marzo 2013, come modificato ed integrato dal DPCM del 7 dicembre 2015, recante: "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario."

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

VISTO il decreto legislativo n. 422 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'art. 4, comma 4 della Legge 15 marzo 1997, n. 59;

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

VISTO l'art. 1, comma 300 della Legge n. 24 dicembre 2007, n. 244 con il quale è stato istituito l'Osservatorio per il trasporto pubblico locale;

VISTO l'art. 16-bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 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'art. 8 della legge 28 agosto 1997, n. 281, d'intesa con la Conferenza unificata entro il 31 gennaio 2013;

CONSIDERATO che i criteri di cui al comma 3 del richiamato articolo 16-bis 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 ed 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;

CONSIDERATO il ruolo fondamentale svolto dall'Osservatorio istituito ai sensi dell'art. 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;

CONSIDERATO che il DPCM, di cui al comma 3 del richiamato articolo 16-bis, è stato emanato in data 11 marzo 2013 ed all'art 4, comma 1, prevede che le percentuali di ripartizione, di cui alla tabella 1 ad esso allegata, come modificato per effetto dell'intesa sancita dalla Conferenza Unificata nella seduta del 5/8/2014 sono rideterminate con cadenza triennale sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale;

CONSIDERATO che il DPCM in parola è stato modificato ed integrato con il DPCM del 7 dicembre 2015;

TENUTO CONTO dei dati economici e trasportisti degli anni 2012, 2013 e 2014 prodotti dall'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 e contenuti nella relazione alle Camere del 2005;

CONSIDERATO che il MIT con nota n. 4416 del 27/06/2016 ha attivato un'istruttoria congiunta con il MEF e il Coordinamento delle Regioni;

CONSIDERATO che in data 29/09/2016 la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha evidenziato *“l'esigenza di rivedere i criteri che a normativa vigente, sono stati definiti dal DPCM dell'11 marzo 2013, anche sulla base delle previsioni dell'art. 16-bis che ne consente la revisione proprio a partire dal 2016, nella direzione di una mitigazione dei principi di penalizzazione dei principi recati dal DPCM 11/03/2013”*;

CONSIDERATO che in data 10/11/2016 la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha evidenziato che *“Le Regioni, altresì, ritengono che non possa essere oggetto di intesa l'applicazione dell'art. 4, comma 1, del DPCM dell'11 marzo 2013 e s.m.i., che prevede che le percentuali di ripartizione, di cui alla Tabella 1 ad esso allegato, sono rideterminate con cadenza triennale sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio per il TPL. Ciò perché i dati economici e trasportistici sino a oggi acquisiti non sono sufficienti a motivare una nuova ripartizione 'base' del fondo.”*;

CONSIDERATO che gli stessi enti territoriali hanno rappresentato che gli indicatori, attualmente utilizzati, se non mitigati, potrebbero produrre a regime, per talune Regioni, nonostante il processo di efficientamento attivato con esito positivo, penalizzazioni e minori trasferimenti che comprometterebbero l'efficientamento stesso e con esso la regolarità e la continuità dei servizi di trasporto pubblico locale;

TENUTO CONTO che in ogni caso la rivisitazione degli obiettivi annuali fissati dal DPCM non può prescindere da un efficientamento del settore progressivo e strutturale;

CONSIDERATO, pertanto, necessario apportare modifiche al DPCM dell'11 marzo 2013, come modificato ed integrato dal DPCM del 7 dicembre 2015, al fine di ovviare alle criticità rappresentate dalle Regioni;

VISTA l'intesa della Conferenza unificata (Rep. Atti del del sancita nella seduta del

DECRETA

ART. 1

L'art. 1 del DPCM dell'11 marzo 2013, come modificato ed integrato dal DPCM del 7 dicembre 2015, dal titolo *“Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario”* è sostituito dall'articolo di seguito riportato:

“Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto a) del richiamato articolo 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 con il seguente indicatore: Numero di Passeggeri Trasportati / Chilometri di Servizio. L'indicatore in parola è verificato introducendo un fattore di conversione per le diverse modalità di trasporto.

L'obiettivo misurato con il presente indicatore si intende raggiunto se il rapporto è incrementato rispetto al valore dell'anno precedente oppure se è incrementato rispetto al valore della media dei tre anni precedenti..

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 0,015 per rapporti di partenza inferiore o uguali allo 0,20 ovvero 0,01 per rapporti di partenza superiore allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35.

L'obiettivo misurato con il presente indicatore si intende raggiunto se l'incremento previsto è raggiunto rispetto all'anno precedente ovvero rispetto alla media dei tre anni precedenti.

Qualora l'incremento del rapporto di cui ai precedenti periodi, sia superiore all'obiettivo minimo previsto, viene considerato negli anni successivi ai fini del raggiungimento dell'obiettivo medesimo.

Incrementi inferiori, rispetto allo stesso obiettivo, pur comportando l'applicazione della penalità per l'anno di riferimento, sono considerati negli anni successivi ai fini del raggiungimento dell'obiettivo medesimo.

Per le Regioni aventi un rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura superiore allo 0,35, è ammissibile una riduzione del rapporto, che comunque non può essere inferiore allo 0,35, non superiore a 0,025. Tale riduzione deve essere recuperata nel biennio successivo all'anno in cui si è verificata, pena l'applicazione della penalità.

Lo scostamento tra i valori degli indicatori relativamente al rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura viene arrotondato alla terza cifra decimale.

Per le Regioni aventi un rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura inferiore allo 0,35 tale arrotondamento viene effettuato per eccesso alla terza cifra decimale.

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.

Alle Regioni che hanno subito eventi calamitosi per i quali sia stato dichiarato lo stato di emergenza con deliberazione del Consiglio dei Ministri, i criteri di penalizzazione di cui al presente DPCM, non si applicano nell'anno in cui l'evento si è verificato e nell'anno successivo, qualora si protragga lo stato di emergenza. Inoltre, per tali Regioni, è sospesa per un anno l'applicazione della penalità riferita all'anno precedente.

Qualora in un anno si verifichi in una Regione un evento straordinario di carattere internazionale, che comporti un incremento del numero dei passeggeri superiore o uguale al 10 per cento rispetto al numero dei passeggeri dell'anno precedente, tale anno non è preso in considerazione ai fini della verifica degli indicatori di cui al presente articolo. Ai fini della medesima verifica si prende a riferimento l'anno precedente a quello dell'evento.

Alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi di cui ai precedenti periodi, relativi all'intero complesso dei servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le modalità di cui al successivo articolo 5.

Alla determinazione dei ricavi concorrono anche le eventuali compensazioni per le agevolazioni tariffarie sostenute dalle Regioni e dagli Enti Locali.

ART. 2

L'art. 2 del DPCM del 11 marzo 2013, come modificato ed integrato dal DPCM del 7 dicembre 2015, dal titolo "**Ripartizione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto pubblico locale anche ferroviario**" è sostituito dall'articolo di seguito riportato:

"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 sono ripartite entro il 30 giugno di ciascun anno le risorse stanziare sul Fondo.

La ripartizione delle risorse di cui al periodo precedente è effettuata per il 90 per cento sulla base delle percentuali riportate alla Tabella 1 e per il residuo 10 per cento sulla base di quanto previsto al successivo articolo 3.

A titolo di anticipazione il 60 per cento delle risorse stanziare sul Fondo è ripartito ed erogato alle Regioni sulla base delle percentuali di cui alla Tabella 1 e con le modalità indicate al comma 6 dell'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95.

Il residuo 40 per cento delle risorse stanziare sul fondo è erogato su base mensile a decorrere dal mese di agosto di ciascun anno."

ART. 3

L'art. 3 del DPCM del 11 marzo 2013, come modificato ed integrato dal DPCM del 7 dicembre 2015, dal titolo "**riparto quota risorse subordinata al raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 1**" è sostituito dall'articolo di seguito riportato:

“La quota del 10 per cento delle risorse stanziare 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 periodo precedente è assegnata integralmente.

Nel caso in cui gli obiettivi di cui all'articolo 1 siano raggiunti parzialmente, alla regione è assegnata parte della quota di cui al comma 1, con le percentuali di seguito riportate:

- a) 30 per cento per una 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 cento per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) 10 per cento per la definizione di livelli occupazionali appropriati.

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

Le decurtazioni delle risorse finanziarie, accertate a seguito della verifica di cui ai periodi precedenti, sono applicate con il decreto di riparto di cui all'art. 16 bis, comma 5, del decreto legge 6 Luglio 2012, relativo all'anno successivo a quello in cui è effettuata la citata verifica.

A decorrere dal 2017, il piano di riparto del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto pubblico locale anche ferroviario tiene conto delle eventuali correzioni, comunicate dalle aziende di trasporto pubblico locale all'Osservatorio sulle politiche del trasporto pubblico locale, dei dati utilizzati l'anno precedente per la verifica degli indicatori di cui sopra con l'eventuale conseguente integrazione o riduzione delle risorse attribuite alle regioni interessate.”

ART. 4

L'art. 4 del DPCM dell'11 marzo 2013, come modificato ed integrato dal DPCM del 7 dicembre 2015, dal titolo “**Adempimenti successivi**” è sostituito dall'articolo di seguito riportato:

Le risorse derivanti dall'applicazione delle decurtazioni di cui all'articolo 3 del presente DPCM, sono destinate ad incrementare la dotazione del Fondo per l'anno successivo.”

ART. 5

L'art. 5 del DPCM dell'11 marzo 2013, come modificato e integrato dal DPCM del 7 dicembre 2015, dal titolo “**Monitoraggio e verifiche a regime**” è sostituito dall'articolo di seguito riportato:

“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'art. 1, comma 300 della legge 244/2007.

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 art. 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”

TABELLA 1
Percentuali di riparto base

<i>Regione</i>	<i>Percentuale</i>
Abruzzo	2,69%
Basilicata	1,55%
Calabria	4,28%
Campania	11,07%
Emilia-Romagna	7,38%
Lazio	11,67%
Liguria	4,08%
Lombardia	17,36%
Marche	2,17%
Molise	0,71%
Piemonte	9,83%
Puglia	8,09%
Toscana	8,83%
Umbria	2,03%
Veneto	8,27%
TOTALE	100,00%