



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

Roma, 30 gennaio 2017
Prot. n. 010/17/H.19.

Alle Aziende associate

L o r o S e d i

OGGETTO: Modifiche al DPCM 11 marzo 2013 come modificato ed integrato dal DPCM 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”*.

Facendo seguito a nostre precedenti circolari in materia si rende noto che lo scorso 19 gennaio la Conferenza Unificata ha sancito l'intesa sullo schema di DPCM con il quale vengono apportate diverse modifiche al DPCM 11 marzo 2013 e s.m.i., finalizzate a ridefinire i criteri e modalità di riparto del Fondo per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni Statuto ordinario (allegato).

Si rammenta che il DPCM 11 marzo 2013 è stato emanato a norma dell'art. 16-bis del DL n. 95/2012 sulla base dei criteri finalizzati a incentivare le Regioni e gli Enti locali *“a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione”* dei servizi relativi al TPL, anche ferroviario, mediante:

- *“un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico” (art. 16-bis, co. 3, lett. a);*
- *“il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi” (art. 16-bis, co. 3, lett. b);*
- *“la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata” (art. 16-bis, co. 3, lett. c);*
- *“la definizione di livelli occupazionali appropriati” (art. 16-bis, co. 3, lett. d);*
- *“la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e verifica” (art. 16-bis, co. 3, lett. e).*

Aderente alla
CONFINDUSTRIA

Viale Pasteur, 10
00144 Roma
Tel. 06/5903974
Telefax 06/5903825
e-mail: agens@agens.it
C.f. 04276771005



Ciò premesso, lo schema di DPCM in parola prevede la sostituzione degli artt. da 1 a 5 del DPCM 11 marzo 2013 e s.m.i. che si riportano qui di seguito, con evidenza delle modifiche intervenute e maggiormente rilevanti.

Art. 1 - Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario

In seguito alle modifiche apportate:

- gli obiettivi di cui ai punti *a)* e *c)* del citato comma 3 dell'art. 16-bis sono verificati attraverso l'incremento annuale del *load factor*, che ora viene espressamente calcolato su base regionale con il seguente indicatore: *“Numero di Passeggeri trasportati / Chilometri di Servizio”*. Tale indicatore *“è verificato introducendo un fattore di conversione per le diverse modalità di trasporto”*. L'obiettivo *“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 comma 3, dell'art. 16-bis è verificato mediante 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 [N.d.R. era lo 0,03 nel DPCM 11 marzo 2013] per rapporti di partenza inferiore o uguali allo 0,20 ovvero 0,01 [N.d.R. era lo 0,02 nel DPCM 11 marzo 2013] per rapporti di partenza superiore allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35”*. L'obiettivo si intende conseguito 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”*. In maniera analoga, 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 quanto attiene alle Regioni con 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 quelle Regioni che presentano, invece, 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 il suddetto “arrotondamento viene effettuato per eccesso alla terza cifra decimale”.

- il criterio di cui al punto *d*), comma 3, dell’art. 16-bis resta immutato, dunque, la definizione dei 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”;
- immutato rimane anche il criterio di cui al successivo punto *e*), comma 3, dell’art. 16-bis.

In aggiunta, viene prevista l’esclusione da eventuali penalizzazioni a carico di Regioni che hanno subito nell’anno di riferimento eventi calamitosi per i quali sia stato dichiarato lo stato di emergenza (e nell’anno successivo, qualora si protragga lo stato di emergenza), nonché la sospensione dall’applicazione di eventuali penalità relative all’anno precedente.

Si stabilisce inoltre che “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”.

Viene, infine, ribadito che alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi di cui sopra (relativi all’intero complesso dei servizi di TPL, anche ferroviari), provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”. L’ultimo periodo chiarisce che “alla determinazione dei ricavi concorrono anche le eventuali compensazioni per le agevolazioni tariffarie sostenute dalle Regioni e dagli Enti Locali”.

Art. 2 – Ripartizione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL anche ferroviario

L’art. 2 viene sostituito con un testo che introduce alcune modifiche limitate: nello specifico, non viene più previsto, che la quota di ripartizione “premiale” del Fondo sia incrementata biennialmente; che il residuo 40% delle risorse stanziato sul fondo è erogato su base mensile a decorrere dal mese di agosto di ciascun anno, facendo venire meno la frase “al netto delle eventuali riduzioni conseguenti il mancato raggiungimento degli obiettivi di cui all’art.1”;

che le Regioni devono provvedere con le medesime modalità con cui ricevono le risorse ai corrispondenti trasferimenti agli Enti Locali.

**Art. 3 – Riparto quota di risorse subordinata al raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 1**

Anche la disposizione relativa al riparto della quota premiale rimane immutata, se non per la parte in cui, a differenza del sistema sin qui utilizzato, viene ora stabilito che le eventuali decurtazioni delle risorse sono applicate con il decreto di riparto (art. 16-bis, comma 5, 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 dovrà tenere conto delle eventuali correzioni, comunicate dalle aziende di TPL all'Osservatorio sulle politiche del trasporto pubblico locale, dei dati utilizzati l'anno precedente per la verifica dei citati indicatori con l'eventuale conseguente integrazione o riduzione delle risorse attribuite alle regioni interessate.

Art. 4 – Adempimenti successivi

L'art. 4, completamente modificato, viene sostituito dal testo di seguito riportato: *“Le risorse derivanti dall'applicazione delle decurtazioni di cui all'art. 3 del presente DPCM sono destinate ad incrementare la dotazione del Fondo per l'anno successivo”*.

Art. 5 – Monitoraggio e verifiche a regime

L'art. 5 rimane, invece, pressoché invariato se non per la parte in cui è soppresso il comma che prevedeva un obbligo di trasmissione annuale delle Regioni al Ministero dei Trasporti ed all'Osservatorio dei risultati delle attività di riprogrammazione dei servizi dalle stesse Regioni effettuate nell'anno precedente.

Art. 6 – Aggiornamento

Infine, l'art. 6, disposizione sulla quale il provvedimento in commento non interviene e secondo cui, *“laddove se ne ravvisi l'esigenza”*, i contenuti del DPCM possono essere aggiornati con il procedimento previsto dalla norma primaria (art. 16-bis, comma 3, del D.L. 95/12 e s.m.i.).

Con riserva di fornire ulteriori approfondimenti, porgiamo cordiali saluti.

p. IL DIRETTORE GENERALE

All.