



RELAZIONE ISTRUTTORIA

Breve sintesi del nuovo sistema di finanziamento dei servizi di TPL

A decorrere dal 1° gennaio 2013, per effetto dell'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successivamente modificato dall'art. 1, comma 301 della L. 24 dicembre 2012, n. 228, è operante il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario.

Accanto alla previsione di questo Fondo, l'art. 16 bis, unitamente alle disposizioni di cui al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 148 soltanto il 26 giugno 2013) *"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"*, stabilisce un sistema di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale fortemente legato al rispetto di alcuni indicatori di efficienza, idoneità ed economicità prestabiliti allo scopo di raggiungere una serie di obiettivi quali:

1. un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
2. un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
3. la riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
4. la definizione di livelli occupazionali appropriati;
5. la previsione e predisposizione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;

Per misurare il conseguimento dei predetti obiettivi, nel citato D.P.C.M., è elencata una serie di indicatori.

L'art. 1 del decreto stabilisce in sintesi che:

- l'indicatore per valutare, da un lato, se l'offerta del servizio prodotta è più idonea, più efficiente ed economica per soddisfare la domanda e dall'altro per controllare il conseguimento della progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata è stabilito **nell'incremento annuale del "load factor" su base regionale**, che nel primo triennio è pari al 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale da determinarsi anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.
- Il soddisfacimento dell'obiettivo relativo all'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 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori.
- Il soddisfacimento dell'obiettivo 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 finalizzato a conseguire *"la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica"* è realizzato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Trasmissione che ovviamente è necessaria anche per la verifica del conseguimento degli obiettivi previsti.

Accanto a tali obiettivi e indicatori il sistema prevede, inoltre, una serie di penalità (*si veda a proposito la tabella del par. 4.1. del Piano di programmazione*).

Anche il solo parziale raggiungimento determina una riduzione di una parte delle risorse assegnate calcolata su una percentuale fissata e pari al dieci per cento (artt. 2 e 3 del D.P.C.M).

L'erogazione di questa quota è, in questo modo, subordinata al raggiungimento annuale degli obiettivi predeterminati. Diversamente, se non si raggiungono o si raggiungono parzialmente, tale percentuale è destinata ad essere decurtata in misura diversa (30,60 e 10 per cento) a seconda della tipologia di obiettivo raggiunto parzialmente (art. 3 comma 3 del DPCM 11 marzo 2013).

La norma prevede, infine, anche la mancata corresponsione dell'intera quota del 10 per cento, qualora la Regione non trasmetta i dati richiesti all'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale.

Va detto, tuttavia, che per l'anno 2013, l'art. 3, ultimo comma, del Decreto stabilisce che gli obiettivi si considerano soddisfatti mediante l'adozione, entro quattro mesi dalla data di pubblicazione del D.P.C.M. (pubblicato il 26 giugno 2013), del piano di riprogrammazione di cui al sopra richiamato art. 16-bis, comma 4 e che, a tal fine, è necessario trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL, entro 130 giorni dalla data di emanazione dello stesso D.P.C.M., copia dei provvedimenti adottati ed i dati istruttori da cui risulta eseguito la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.

La quota assegnata per il 2013 alla Regione Abruzzo e la percentuale legata all'adempimento previsto dall'art. 16 bis 4° comma del D.L. 95/2012 e dall'art. 3 ultimo comma del D.P.C.M. 11 marzo 2013

Su una somma complessiva (dato nazionale) assegnata al Fondo Nazionale per l'anno 2013, pari a € 4.929.254.469,00, la quota definitivamente stabilita, dal D.P.C.M. 11 marzo 2013, alla Regione Abruzzo ammonta a **€ 132.577.053,68** ed è pari al **2,69 per cento**.

Con il D.M. 25 febbraio 2013, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 1° marzo 2013, n. 51, è stata erogata alle Regioni a statuto ordinario l'anticipazione del 60 per cento dello stanziamento del citato Fondo nazionale.



Tale somma è confluita nel Fondo unico regionale per il trasporto pubblico locale istituito con l'art. 3 della L.R. 16 luglio 2013 n. 20 che ha introdotto l'art.28 bis della Legge regionale 10 gennaio 2013 n. 2 recante “*Disposizioni finanziarie per la redazione del bilancio annuale 2013 e pluriennale 2013-2015 della Regione Abruzzo*” (Legge finanziaria regionale 2013).

Il 10% della somma assegnata costituisce la quota legata al verificarsi della condizione di cui all'ultimo comma dell'art. 3 del D.P.C.M. (adozione del piano di riprogrammazione entro quattro mesi dal 26 giugno – giorno di pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale del decreto medesimo).

Per l'anno 2013 detta quota ammonta pertanto a **€13.257.705,37**.

LE AZIONI DELLA DIREZIONE REGIONALE TRASPORTI, INFRASTRUTTURE MOBILITÀ E LOGISTICA. – il lavoro di raccolta dati, analisi di contesto, analisi swot, azioni di programmazione; il Tavolo permanente sul trasporto pubblico locale – riunione del 14 ottobre 2013

La Direzione regionale trasporti e mobilità si è mossa all'interno di un percorso procedurale definito dal Coordinamento Interregionale Tecnico Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome che, nella riunione del 10 aprile 2013, ha approvato una bozza comune dello schema del piano di riprogrammazione che unitamente al termine dei quattro mesi costituisce l'oggetto dell'adempimento di cui all'art. 16 bis D.L. 95/2012 e art. 3 ultimo comma D.P.C.M. 11 marzo 2013.

Il lavoro ha pertanto comportato la raccolta e il riordino di tutte le principali informazioni richieste dall'indice concordato al Coordinamento al fine di rappresentare il contesto attuale del TPL in regione.

Per l'esame e l'analisi del quadro socio economico si è potuto contare sui dati dell'ultimo censimento 2011 (o su quelli a disposizione per l'anno 2012) di provenienza ISTAT; per quanto riguarda i dati attinenti al settore dei trasporti pubblici si è operato sulla base delle rilevazioni contenute nel Conto Nazionale Infrastrutture e trasporti (2012) o alla luce dei quadri informativi elaborati e richiesti direttamente alle aziende concessionarie dei servizi di trasporto regionali e comunali.

In considerazione dell'alto numero di vettori il lavoro, specie quello relativo al parco mezzi, al numero di passeggeri e ai titoli venduti, è stato particolarmente complesso. Va peraltro osservato come l'operazione si sia rivelata un prezioso ed utile primo passo verso la costruzione di una prima banca dati informatizzata (che, sulla scorta del nuovo sistema di finanziamento, dovrà costituire un centro di raccolta di natura sistematica).

Per l'esame e l'analisi di alcuni aspetti contenuti nel piano, come per esempio le linee a bassa frequentazione, è stato, invece, assolutamente indispensabile il modello di gestione/simulazione del TPL in ambiente VISUM che nel corso dell'ultimo anno è stato aggiornato con tutti gli attuali programmi di esercizio delle linee regionali.

L'analisi SWOT, relativa ai punti di forza e di debolezza, alle minacce ed opportunità (capitolo 2.3 del Piano di riprogrammazione) ha costituito, inoltre, un utile strumento da cui partire per la comprensione complessiva del contesto attuale e per la definizione delle azioni da programmare e degli interventi da realizzare, in modo tale, peraltro, che le une come gli altri si presentino realisticamente in grado di raggiungere gli obiettivi richiesti.



A tale proposito va segnalato e reso evidente come proprio su alcuni aspetti indicati nell'analisi SWOT si è concentrata l'attenzione degli attori sociali e degli *stakeholder*. La Direzione Trasporti e l'Assessore al ramo hanno, infatti, inteso convocare una serie di incontri per illustrare le linee generali del documento⁽¹⁾.

A conclusione di questo percorso il 14 ottobre 2013 si è tenuta la riunione del “*Tavolo permanente sul trasporto pubblico locale per l'Abruzzo*”⁽²⁾, coordinata dall'Assessore con delega ai Trasporti.

In quella sede⁽³⁾ sono state, infatti, illustrate le linee generali contenute nel documento programmatico e sono stati riassunti gli indicatori fissati dal legislatore per misurare il grado di raggiungimento degli obiettivi.

Alla riunione è così seguita una serie di osservazioni e repliche che, oltre a dimostrare la validità e utilità dell'analisi di SWOT come metodologia operativa, ha evidenziato una comune convergenza tra quanto segnalato nelle diverse note prodotte ed alcune azioni proposte nel piano di riprogrammazione.

Le parti convocate che hanno prodotto in tempo utile alla redazione della proposta osservazioni in merito al documento consegnato loro durante la riunione sono state:

- ANAV – Associazione nazionale Autotrasporto viaggiatori
- Codici Abruzzo – centro per i diritti del Cittadino Associazione Nazionale di Consumatori ed Utenti.
- FIT CISL – UILTRASPORTI – FAISA CISAL – Segreterie regionali d'Abruzzo
- CGIL Abruzzo FILT CGIL – Segreterie Regionali

Fatte salve alcune differenze, specie in ordine alla definizione dei bacini, si segnala come si sia registrata una sostanziale condivisione di vedute su alcune questioni centrali quali:

- la lotta all'evasione,
- la tutela dei livelli occupazionali,
- il coinvolgimento e la responsabilizzazione degli enti locali in ordine a tempestive concrete azioni da porre in essere per migliorare gli standard di qualità, confort e sicurezza dei servizi di trasporto (corsie preferenziali, zone a traffico limitato, infrastrutture adeguate ecc),
- l'integrazione tariffaria gomma – ferro;
- la tutela dei servizi a domanda debole;

¹⁾ Le riunioni , di cui si allegano i fogli di presenza firmati, si sono svolte: il 2 ottobre con le Segreterie Regionali di tutte le sigle sindacali Trasporti e a seguire con l'Anav; il 7 ottobre con RSA - ARPA di L'Aquila e Sulmona; l' 8 ottobre con RSA - ARPA Pescara e a seguire con RSA - ARPA Chieti; l'11 ottobre con RSA - ARPA Teramo e Giulianova e a seguire con RSA - ARPA Avezzano; il 15 ottobre RSA - GTM Pescara e, infine, il 18 ottobre RSA – FAS.

²⁾ Il Tavolo permanente è stato istituito con D.G.R. n. 31 agosto 2010 n. 654 ed è composto da rappresentanti dell'amministrazione regionale, dell'ANCI, dell'UPA, delle Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, della Unioncamere, delle Associazioni di categoria delle aziende di trasporto sia pubbliche che private, delle Società pubbliche regionali di trasporto, di Trenitalia, di RFI, dalle associazioni dei consumatori ecc.

³⁾ Fogli presenze allegato in calce.



- il potenziamento dell’offerta di trasporto attraverso una razionalizzazione dei servizi in eccesso rispetto alla domanda, in modo da poterli reimpiegare dove c’è nuova domanda o domanda in crescita;
- l’eliminazione delle sovrapposizioni specie di quelle gomma/ferro.

Conclusioni.

La proposta di approvazione del Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale rappresenta, oltre che adempimento preordinato all’assegnazione della quota prevista e collegata alle misure di efficientamento, il primo passo verso un processo operativo che, in via sistematica, chiama tutti i soggetti che operano nel settore dei servizi di trasporto pubblico locale, dalla Regione ai Comuni ai gestori (non esclusa l’utenza) ad una serie di precise responsabilità: dalla puntuale raccolta e organizzazione dei dati di traffico, costi ecc. alla condivisione di politiche dirette a favorire la mobilità collettiva con azioni concrete che non possono non interessare anche il governo e l’urbanistica dei territori, alla definizione di una chiara *governance* del settore.

Il rispetto degli indicatori previsti nel D.P.C.M. 11 marzo 2013 coinvolgerà nuovamente tutti a partire dal 1° gennaio 2014.

Pescara 23 ottobre 2013

Il Direttore regionale
*Trasporti, Infrastrutture,
Mobilità e Logistica*
(Avv. Carla Mannetti)

f.to all’originale