

Prot. n. 14/EL/LuAn

Roma, 23 gennaio 2017

- AZIENDE ASSOCIATE
- SEZIONI TERRITORIALI

– LORO SEDI –

Circolare n. 14/2017

SCHEMA DPCM DI REVISIONE CRITERI E MODALITÀ DI RIPARTO FONDO NAZIONALE TPL

La Conferenza Unificata ha sancito l'intesa sullo schema di DPCM con il quale, in coerenza con le esigenze manifestate dalle Regioni e sollevate anche da ANAV, vengono ridefiniti i criteri e le modalità di riparto del Fondo nazionale TPL allo scopo di mitigare e renderne più flessibili gli obiettivi di efficientamento previsti dal DPCM 11 marzo 2013 ed il sistema di penalità in caso di mancato raggiungimento.

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. (cfr. Circolari Anav n. 17/2013 e n. 27/2016) finalizzate a ridefinire i criteri e le modalità di riparto del Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL nelle Regioni Statuto ordinario.

Il nuovo DPCM, che a seguito dell'intesa in Conferenza Unificata completerà a breve il processo di adozione ed entrata in vigore, reca modifiche pienamente condivisibili e da tempo richieste dalle Regioni ed anche da ANAV che, in sintesi:

- mitigano e rendono più flessibili gli indicatori stabiliti dal DPCM 11 marzo 2013 al fine di verificare ed applicare penalità nella ripartizione del Fondo alle Regioni che non conseguono gli obiettivi di efficientamento stabiliti dalla norma primaria (art. 16-bis del D.L. n. 95/2012 e s.m.i.);
- rendono più puntuali le procedure di riparto delle quote del Fondo a titolo di anticipazione attraverso il differimento al momento del riparto a saldo relativo all'anno successivo delle decurtazioni verificate in un determinato anno per le Regioni che non hanno eventualmente conseguito gli obiettivi previsti;
- introducono la possibilità di correggere il piano di riparto del Fondo conseguentemente alla correzione di eventuali errori rilevanti dei dati aziendali trasmessi all'Osservatorio TPL;

- stabiliscono che le risorse derivanti dall'eventuale applicazione di decurtazioni a talune Regioni vengono utilizzate esclusivamente per incrementare la dotazione del Fondo per l'anno successivo.

Ai suddetti scopi lo schema di DPCM prevede la sostituzione degli articoli da 1 a 5 del DPCM 11 marzo 2013 e s.m.i..

Art. 1 (Soddisfacimento dei criteri di efficientamento e razionalizzazione)

Il nuovo art. 1:

1. quanto al soddisfacimento degli obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'art. 16-bis (offerta di servizio più efficiente ed economica e progressivo orientamento dell'offerta alla domanda) conferma che esso è verificato attraverso l'incremento annuale del "load factor" ma introduce alcune novità sia con riferimento alla definizione di tale indicatore (identificato espressamente come rapporto su base regionale tra nr. Passeggeri trasportati e nr. Chilometri di servizio attraverso adeguati fattori di conversione per le diverse modalità di trasporto) sia relativamente alla verifica dell'incremento, che si intende raggiunto tanto nel caso in cui il rapporto sia incrementato rispetto al valore dell'anno precedente quanto nel caso sia incrementato rispetto al valore della media dei tre anni precedenti, verifica alternativa quest'ultima che opportunamente consente di tener conto anche dei miglioramenti registrati nel medio periodo;
2. per il soddisfacimento del criterio sub c) dell'art. 16-bis (progressivo incremento del rapporto ricavi da traffico/costi operativi) conferma la verifica attraverso l'incremento annuale del rapporto, calcolato su base regionale, tra un numeratore composto dai ricavi da traffico e un denominatore dato dalla somma tra i ricavi da traffico stessi e i corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura. Viene ora chiarito che alla determinazione dei ricavi concorrono anche le eventuali compensazioni per agevolazioni tariffarie. I valori degli incrementi richiesti vengono dimezzati rispetto a quelli stabiliti dal DPCM 11 marzo 2013 e determinati nella misura dello 0,015 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 e dello 0,01 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 e fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35. Anche in questo caso viene opportunamente previsto che l'obiettivo si intende comunque raggiunto se l'incremento stabilito è realizzato rispetto alla media dei tre anni precedenti. In adesione a proposte avanzate dall'Associazione viene inoltre stabilito che incrementi superiori all'obiettivo minimo previsto vengono considerati negli anni successivi così come gli incrementi inferiori, fermo restando in tale caso l'applicazione della penalità per l'anno di riferimento. Per le Regioni che hanno un rapporto di partenza superiore allo 0,35 viene inoltre resa ammissibile una riduzione del rapporto stesso nella misura massima dello 0,025 e comunque tale da non portare il rapporto al di sotto dello 0,35. La riduzione deve tuttavia essere recuperata nel biennio successivo all'anno in cui si è verificata al fine di non incorrere nella penalità;
3. nessuna modifica introduce circa la verifica di soddisfacimento del criterio sub d) dell'art. 16-bis (definizione di livelli occupazionali appropriati) che resta basato su un criterio che non consente un agevole verifica in concreto posto che, come noto, l'obiettivo si considera soddisfatto *"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*

[...] 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";

4. nessuna modifica anche per la verifica del soddisfacimento del criterio sub e) dell'art. 16-bis (previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica), che resta verificato attraverso la puntuale e completa trasmissione all'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL dei dati dallo stesso richiesti e necessari a verificare il soddisfacimento dei criteri su illustrati.

Viene poi opportunamente prevista l'esclusione da eventuali penalizzazioni verificate per le Regioni che hanno subito nell'anno di riferimento eventi calamitosi per i quali sia stato dichiarato lo stato di emergenza nonché la sospensione dall'applicazione di eventuali penalità relative all'anno precedente.

Infine, allo scopo di evitare per il futuro alcune distorsioni verificatesi in questi anni, in particolare nel 2015 in occasione dell'Expò di Milano, viene ora stabilito che qualora in un determinato anno si verifichi in una Regione un evento straordinario a carattere internazionale che comporti un incremento di passeggeri trasportati uguale o superiore al 10% rispetto all'anno precedente, l'anno in questione non viene considerato ai fini della verifica, per la quale si prende a riferimento l'anno precedente all'evento.

Art. 2 (Ripartizione del Fondo)

Il nuovo art. 2 del D.P.C.M. disciplina la ripartizione del Fondo introducendo modifiche limitate alla regolamentazione precedente. Viene confermato che il totale delle risorse del Fondo è ripartito in misura del 90% in base alle percentuali, concordate tra le Regioni, riportate nella Tabella 1 allegata al D.P.C.M. (le medesime percentuali rideterminate dalla Conferenza Unificata già nel 2014), e per il 10% sulla base del soddisfacimento degli obiettivi richiesti alle Regioni (quota "premiata"). Non viene più previsto, come in precedenza, che la quota di ripartizione "premiata" del Fondo sia incrementata biennialmente. Invariate le modalità di ripartizione ed erogazione della quota di anticipazione del Fondo (60%) e della quota a consuntivo (40%). La quota di anticipazione è ripartita in base alle percentuali concordate tra le Regioni ed erogata mensilmente; la quota a consuntivo è ripartita sempre in base alle percentuali concordate tra le Regioni, al netto però delle eventuali riduzioni dovute al mancato raggiungimento degli obiettivi richiesti, ed è erogata su base mensile a decorrere dal mese di agosto di ciascun anno. Non viene invece più previsto espressamente che le Regioni devono provvedere con le medesime modalità con cui ricevono le risorse ai corrispondenti trasferimenti agli Enti Locali, norma in verità ineccepibile ma che era rimasta in concreto spesso inosservata.

Art. 3 (Ripartizione della quota "premiata")

Poche le novità anche relativamente alla disciplina relativa al riparto della quota "premiata" del Fondo. Resta confermato che la quota "premiata" del Fondo, pari al 10% della dotazione annuale complessiva, è ripartita prendendo a riferimento le medesime percentuali concordate dalle Regioni e definite nella Tabella 1 allegata al provvedimento e che il 10% è assegnato integralmente a ciascuna Regione solo in caso di raggiungimento di tutti gli obiettivi previsti dall'art. 1. Confermate anche le modalità di ripartizione in caso di raggiungimento parziale degli obiettivi:

- 30% (3% della dotazione complessiva del Fondo) per il raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 1, punto 1 (incremento del load factor);
- 60% (6% della dotazione del Fondo) per il raggiungimento dell'obiettivo di cui all'art. 1, punto 2 (incremento del rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi dei servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura);
- 10% (1% dell'intero Fondo) per il raggiungimento dell'obiettivo di cui all'art. 1, punto 3 (definizione di livelli occupazionali appropriati).

Se la Regione non trasmette all'Osservatorio per il TPL i dati richiesti dal Ministero al fine di verificare il soddisfacimento dei suddetti obiettivi la quota del 10% non viene assegnata.

A differenza del sistema sin qui utilizzato (applicazione delle decurtazioni al momento del riparto della quota di anticipazione relativa all'anno successivo a quello della verifica), viene ora stabilito che le decurtazioni eventualmente verificate sono applicate al momento del decreto di riparto definitivo (a saldo) relativo all'anno successivo a quello della verifica. Ciò lascia alle Regioni un periodo temporale più ampio al fine di adottare le opportune iniziative (finanziarie ovvero di programmazione dei servizi) connesse alla minore disponibilità di risorse statali per il finanziamento dei servizi di TPL in un determinato anno.

Come anticipato, inoltre, viene ora previsto che già a decorrere dal 2017 il riparto del Fondo dovrà tenere conto di eventuali correzioni successivamente comunicate delle Aziende di TPL dei dati economici e trasportistici trasmessi all'Osservatorio TPL ed in base ai quali sono verificati gli obiettivi nell'anno antecedente, con eventuale conseguente integrazione o riduzione delle risorse attribuite a ciascuna Regione coinvolta al momento del riparto definitivo nell'anno successivo. Il differimento dell'applicazione delle decurtazioni dal riparto della quota di anticipazione a quello della quota a saldo di ciascun anno successivo a quello di verifica rende possibile tale procedura di correzione.

Art. 4 (Adempimenti successivi)

Completamente riscritto l'art. 4 che non prevede più una revisione triennale dei contenuti del D.P.C.M.. né la rideterminazione in base ai dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio sul TPL delle percentuali di ripartizione del Fondo tra le Regioni di cui alla Tabella 1, percentuali che restano in questo modo fisse. Opportunamente modificata la destinazione delle risorse non erogate alle Regioni eventualmente incorse in decurtazioni delle quote di spettanza in conseguenza del mancato raggiungimento degli obiettivi richiesti, risorse che vengono ora destinate ad incrementare la dotazione del Fondo TPL per l'anno successivo e non più ad investimenti diretti a migliorare la qualità e la sicurezza dei servizi ovvero ad ammortizzatori sociali.

Art. 5 (Monitoraggio e verifiche a regime)

Pressoché invariato l'art. 5 in base al quale la verifica del soddisfacimento degli obiettivi resta attribuita al Ministero dei Trasporti tramite l'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL per il cui funzionamento è confermato l'accantonamento annuale dello 0,025% delle quote del Fondo (1,2 milioni di euro circa). Soppreso, invece, 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. A seguito della trasmissione dei primi piani regionali di riprogrammazione dell'ottobre 2013 tale norma era rimasta in concreto inapplicata.

Art. 6 (Aggiornamento)

Invariato, infine, l'art. 6 del DPCM 11 marzo 2013 (su cui il provvedimento in commento non interviene) secondo cui, laddove se ne ravvisi l'esigenza, i contenuti del D.P.C.M. possono essere aggiornati con il procedimento previsto dalla norma primaria (art. 16-bis, comma 3, del D.L. 95/12 e s.m.i.).

Sarà cura dell'Associazione fornire tempestiva informazione in merito alla adozione definitiva del provvedimento.

L'Ufficio Economico dell'Associazione (Antonello Lucente – lucente@anav.it – tel. 06.487930.08; Giuseppe Alfieri – alfieri@anav.it – tel. 06487930.18) resta a disposizione per ulteriori chiarimenti.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE GENERALE

Tullio Tulli

