

□ **Mozione n. 249**

presentata in data 15 maggio 2017

a iniziativa dei Consiglieri Biancani, Bisonni, Giorgini, Rapa, Giacinti, Zura Puntaroni, Micucci, Giancarli
“Trasporto pubblico regionale. Richiesta attivazione Fondo Perequativo e modifica criteri di riparto del Fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito con legge 24 dicembre 2012, n. 228, art.1, comma 301)”

Premesso che:

- con la Legge di stabilità 2013 n.228 (legge 24 dicembre 2012 -art.1, comma 301) è stato istituito il Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale (FNTPL), anche ferroviario, nelle regioni a Statuto ordinario, alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina e dalle risorse stanziare ai sensi dell’art.21, comma 3 del decreto-legge n 98/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 e s.m.i., ivi comprese quelle di cui all’articolo 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;
- con successivo D.P.C.M. 11 marzo 2013 sono stati definiti i criteri e le modalità da seguire per la ripartizione del Fondo in oggetto. In particolare veniva disposto (art.2) che le somme stanziare fossero suddivise annualmente tra le regioni per il 90 % sulla base di percentuali indicate nella Tabella allegata al medesimo decreto (Tabella I) e per il residuo 10 per cento in base alle medesime percentuali ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del servizio di trasporto pubblico locale indicati nel successivo art. 3 (quali ad es. offerta di servizio più idonea; progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; definizione di livelli occupazionali appropriati etc.). La suddetta tabella che ha definito le percentuali di attribuzioni del FNTPL alle Regioni a Statuto ordinario è stata determinata principalmente sulla base della c.d. “spesa storica” e, per una quota del fondo pari a 160 Meuro, tenendo conto della spesa che le regioni sostenevano per contratti ferroviari al 2010. Da tale tabella risultava assegnata alla Regione Marche una percentuale di FNTPL pari al 2,18%;
- il citato D.P.C.M. disponeva inoltre (art.2) che il 60% delle risorse in questione fosse ripartito ed erogato annualmente alle regioni a titolo di anticipazione, sulla base delle percentuali individuate nel medesimo decreto, mentre il saldo del restante 40%, al netto di eventuali riduzioni conseguenti al mancato raggiungimento degli obiettivi, fosse erogato su base mensile a decorrere dal mese di agosto di ciascun anno;

Considerato che:

- il DPCM 11.03.2013 specificava (art.4) infine che le percentuali di ripartizione di cui alla Tabella I fossero rideterminate con cadenza triennale, a partire dalla data di entrata in vigore del decreto stesso, sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall’Osservatorio nazionale per il Trasporto pubblico locale e che, in fase di prima applicazione, le medesime percentuali, per i soli anni 2014 e 2015, fossero adeguate annualmente su proposta della Conferenza delle Regioni e Province autonome, previa intesa in sede di Conferenza unificata;
- in attuazione della suddetta disposizione normativa, le Regioni discutevano nel corso del 2014 modalità di riparto del fondo diverse da quella iniziale e la Commissione Infrastrut-

ture Trasporti, nella seduta del 12 marzo 2014, esprimeva parere favorevole sullo schema di decreto interministeriale per l'erogazione dell'anticipazione del 60% del FNTPL per l'anno 2014, con il solo voto contrario della regione Marche, in base al seguente accordo politico:

a) pervenire, prima del riparto del 40% delle risorse del Fondo TPL (saldo quota anno 2014), ad una nuova proposta, lavorando parallelamente sui seguenti temi:

- simulazione statistica dei costi standard basata sui costi dei contratti di servizio degli ultimi tre anni, in parallelo alla modellistica sui costi standard già oggetto del Tavolo tecnico con i Ministeri;
- modellistica basata su alcuni parametri da definire, quali, ad esempio, morfologia, numero di abitanti, livello dell'infrastrutturazione ecc.

b) applicare automaticamente il criterio 'non storico' attualmente utilizzato (valore dei contratti di servizio ferroviari 2010) ad una quota maggiore di risorse, pari a 320 M€, nell'ipotesi in cui la nuova proposta non venisse approvata dalla Commissione Infrastrutture;

- la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, nella successiva seduta del 5 agosto 2014, non riuscendo ad elaborare una nuova proposta rispondente ai criteri di cui alla lettera a), raggiungeva l'intesa su una nuova tabella di riparto basata sul criterio di cui alla lettera b), penalizzando ulteriormente la nostra regione. Infatti la percentuale marchigiana del FNTPL scendeva dal 2,18% al 2,17%;

Dato atto che:

- l'istituzione del suddetto Fondo Nazionale ha fatto emergere in modo chiaro ed inequivocabile la forte disparità di trattamento tra le regioni ordinarie nella ripartizione delle risorse statali. Infatti, ricalcolando il contributo procapite spettante a ciascun residente, le Marche risultano all'ultimo posto nella graduatoria, in quanto destinatarie di circa 68 euro per abitante, e quindi di una somma inferiore al valore medio su scala nazionale (95,7 euro per abitante) e pari quasi alla metà di quella assegnata a regioni medio-piccole con caratteristiche demografiche analoghe (Basilicata, Umbria, Liguria e Molise);
- in più occasioni la nostra regione ha segnalato tale "distorsione" ma senza ottenere alcuna risposta in quanto nessuna amministrazione regionale è disposta a rinunciare ad una parte delle risorse ad essa attualmente trasferite;

Visto che:

- dal 2013 ad oggi, la quota riconosciuta alle Marche, anziché aumentare, si è ridotta in modo significativo sia per la sopra descritta diminuzione della percentuale sia per la progressiva contrazione della dotazione complessiva del Fondo sia per l'applicazione della penalità legata al mancato raggiungimento di tutti gli obiettivi di cui all'art.3 del citato DPCM 11.03.2013;
- con successivo D.P.C.M. 7 dicembre 2015, è stato modificato il suddetto l'art.3 del DPCM 11.03.2013 "Riparto quota risorse subordinata al raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 1" stabilendo che le decurtazioni delle risorse finanziarie, accertate a seguito della verifica del mancato raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento, siano applicate all'anticipazione relativa all'anno successivo a quello in cui è effettuata tale verifica, in virtù della esigenza manifestata dalle regioni di certezza della finanza regionale e della necessità di garantire la prosecuzione dei servizi di TPL programmati per il 2015, differendo al 2016 gli effetti in termini di decurtazioni;
- in base al quadro normativo statale sopradescritto, le assegnazioni statali per la regione Marche sono risultate complessivamente le seguenti:
 - anno 2013: 107,44 Meuro;
 - anno 2014: 106,88 Meuro;

- anno 2015: 106,84 Meuro;
- anno 2016: 103,64 Meuro.

Evidenziato che:

- nell'anno 2016 la regione Marche subiva la decurtazione della somma di circa 3,2 Meuro, a causa del mancato raggiungimento dell'obiettivo di incremento del 2,5% del numero dei passeggeri nel 2014, e contestualmente risultava assegnataria di circa 1,6 Meuro derivanti dall'incremento della dotazione iniziale del FNTPL di circa 74 Meuro (introitati a livello centrale a seguito dell'applicazione delle suddette decurtazioni), disposta con Decreto Legge 24 giugno 2016 n. 113 convertito con legge n.160 del 7 agosto 2016;
- la progressiva riduzione dei trasferimenti provenienti dal Fondo Nazionale TPL in favore delle Marche rende sempre più difficile per l'amministrazione regionale il rispetto degli specifici obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del servizio pubblico in questione indicati nell'art. 3 del suddetto D.P.C.M. 11 marzo 2013;
- a tutt'oggi non è stato ancora approvato il riparto a consuntivo delle risorse dell'annualità 2015. Tuttavia dalle simulazioni discusse in sede di Coordinamento tecnico interregionale della Commissione Infrastrutture Trasporti, sulla base dei dati forniti dall'Osservatorio Nazionale TPL, emerge che anche per il 2015 la nostra regione non ha raggiunto l'obiettivo legato all'incremento dei passeggeri e quindi è molto probabile l'applicazione nei suoi confronti di una ulteriore penale di circa 3 Meuro;

Rilevato che:

- la spesa per finanziare, negli anni 2013-2014, il TPL marchigiano si è aggirata sui 125,00Meuro/annui;
- dall'anno 2015, a seguito del riordino delle funzioni amministrative operato in attuazione della Legge Delrio (L. n.56/2014), la nostra regione ha acquisito la gestione diretta dei contratti di servizio del trasporto pubblico automobilistico extraurbano (in precedenza spettante alle Province) e deve pertanto versare integralmente l'IVA sui contratti, con un aggravio sulla spesa di circa 2,11 Meuro;
- in attuazione della normativa europea e nazionale di settore (Reg.1370/2007 e D.Lgs 422/1997) la Regione deve inoltre provvedere ad affidare mediante gara i nuovi contratti per i servizi di TPL su gomma, per i quali ha già pubblicato il relativo Preavviso di informativa sulla GUCE nel mese di Luglio 2016 il quale, per espressa disposizione di legge, deve precedere di almeno dodici mesi l'avvio delle procedure di gara;
- ai sensi della legge regionale 22 aprile 2013 n.6 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale), le Marche devono inoltre stipulare per ogni bacino, corrispondente ai territori provinciali, un unico contratto sia per i servizi urbani che per quelli extraurbani, con un ulteriore aggravio della spesa complessiva pari a circa 2,00 Meuro, corrispondente al pagamento dell'IVA anche sui servizi urbani, fino ad ora coperta invece dai Comuni;

Preso atto inoltre che:

- gli attuali trasferimenti del Fondo Nazionale TPL alla regione Marche, pari a circa 105,00 Meuro, non garantiscono il pagamento delle spese attuali né la copertura finanziaria dei contratti in essere (pari a circa 119,60 Meuro per il 2017) né tanto meno il finanziamento dei servizi minimi da mettere a gara i quali, sulla base della attuale programmazione (DACR 86/2013), ammontano a circa 79,75 Meuro, ai quali vanno aggiunti i 41,25 Meuro/anno per il ferro, per un totale di 121,00 Meuro, al netto delle agevolazioni tariffarie;
- per far fronte alle minori risorse disponibili dall'anno 2013 ad oggi, l'Amministrazione regionale, oltre ad aver utilizzato le risorse statali accantonate, ha ridotto i servizi minimi automobilistici del 9 % ed autorizzato incrementi tariffari di circa il 15% ,con evidente

ripercussione sugli utenti e sulla riduzione del numero dei passeggeri trasportati (in controtendenza a quanto richiesto dal DPCM 11.03.2013), innescando quindi un circolo vizioso dal quale, senza adeguate finanziamenti, è difficile uscire;

- il bilancio regionale quindi non riesce più a far fronte alle minori entrate provenienti da trasferimenti nazionali il cui impatto è sempre più percepibile ora che si stanno esaurendo le risorse accantonate ed è sempre più alto il rischio che si generi un disavanzo nel bilancio regionale;
- appare assolutamente improponibile sia l'ipotesi di tagliare ulteriormente i servizi per ridurre i costi, che quella di aumentare di nuovo le tariffe per incrementare i ricavi;

Constatato che:

- con riferimento ai dati ISTAT relativi all'anno 2013 la nostra regione, pur rappresentando il 3% della popolazione delle Regioni a Statuto Ordinario, riceve risorse dal FNTPL solo per il 2,17% del medesimo;
- è assolutamente necessario procedere ad una rivisitazione dei criteri di riparto del Fondo Nazionale del TPL al fine di incrementare la quota marchigiana almeno sino al 2,6 per cento, superando le modalità attuali a favore di parametri più aderenti a rappresentare le caratteristiche del nostro territorio, le esigenze di mobilità dei cittadini e la ridotta capacità contributiva a seguito del perdurare della crisi economica che ha colpito in modo particolare le Marche, regione a vocazione prevalentemente manifatturiera;
- i tempi per il superamento delle modalità attuali di riparto del FNTPL sono attualmente molto incerti essendo decaduto lo schema di Decreto legislativo "Testo Unico sui Servizi di Interesse Economico Generale", attuativo della c.d. riforma Madia (legge 124/2015) che prevedeva, tra l'altro, un apposito articolo per disciplinare "incentivi e meccanismi di premialità nel riparto del FNTPL";
- i recenti eventi sismici che hanno colpito la nostra regione rendono inoltre necessario valutare se l'attuale assetto di programmazione dei servizi di TPL risponda ancora alle nuove necessità logistiche generate dai medesimi. Il terremoto del mese di ottobre 2016 infatti ha provocato il ricollocamento nel territorio regionale di migliaia di persone, rivoluzionando le esigenze di spostamento dei marchigiani, sia in termini quantitativi che qualitativi non solo durante la fase dell'emergenza ma anche per tutto il periodo della ricostruzione con il rischio che tale cambiamento divenga addirittura permanente. Per tale motivo, gli attuali fondi derivanti dallo stato di emergenza e la disciplina contenute nelle varie Ordinanze che dispongono il potenziamento dei trasporti pubblici locali, con l'istituzione di nuovi servizi di navettaggio o con il rafforzamento di quelli già esistenti, dovranno essere seguiti da misure strutturali ad hoc per assicurare tali flussi di mobilità prima non esistenti. Appare necessario, in particolare, sostenere gli oneri tariffari posti a carico dei tanti cittadini allontanati dai luoghi di residenza a causa della crisi sismica e costretti a lunghi e innaturali spostamenti per motivi di lavoro, studio o sanitari, mediante utilizzo di risorse finanziarie aggiuntive dirette a garantire rimborsi e/o tariffe agevolate sia per i servizi di linea automobilistica sia per quelli ferroviari.
- le procedure per una eventuale revisione della "governance" del settore, frutto di precedenti valutazioni transitorie oggi non più attuali alla luce della costante evoluzione normativa, della necessaria riprogrammazione dei servizi e della ridefinizione degli elementi necessari al rinnovo dei contratti, richiedono tempi tecnici sicuramente superiori ad un anno;

Tutto ciò premesso;

IMPEGNA

il Presidente della Giunta regionale e la Giunta regionale ad attivarsi presso tutte le sedi istituzionali competenti per:

- a) addivenire, in tempi rapidi, alla conclusione del processo di revisione dei criteri di riparto del Fondo Nazionale del TPL, superando le modalità attuali a favore di parametri più rispondenti alle caratteristiche del nostro territorio e alle effettive esigenze di mobilità dei cittadini, senza generare disparità di trattamento tra le regioni, anche in considerazione del fatto che attualmente le Marche sono collocate all'ultimo posto nella graduatoria dei trasferimenti derivanti dal Fondo Nazionale del TPL;
- b) richiedere, nell'immediato e al fine di superare questa fase transitoria, la costituzione a favore della nostra regione di un Fondo Perequativo per far fronte sia allo storico deficit tra la spesa necessaria a garantire ai nostri cittadini il servizio di trasporto pubblico locale e le risorse effettivamente disponibili, sia soprattutto alle nuove e diverse esigenze di mobilità della popolazione scaturite dai recenti eventi sismici nei Comuni ubicati all'interno del "cratere" e individuati a livello centrale. Queste ultime sono al momento soddisfatte dai fondi della contabilità speciale relativa al sisma, ma quando esse, molto probabilmente, da misure provvisorie ed emergenziali diverranno in parte misure definitive e strutturali dovranno trovare copertura, almeno parzialmente, nei fondi per il Trasporto Pubblico.