



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL LAZIO

MOZIONE

N. 115 dell'11 gennaio 2024

PRESENTATA DAI CONSIGLIERI

CIARLA, VALERIANI e CALIFANO

RIMODULAZIONE FONDO NAZIONALE TRASPORTI



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL LAZIO

Consiglio regionale del Lazio

MOZIONE

N. 115 dell'11 gennaio 2024

GRUPPO CONSILIARE
Partito Democratico

A Presidente del Consiglio Regionale
On. Antonello Aurigemma

S E D E

MOZIONE

OGGETTO: RIMODULAZIONE FONDO NAZIONALE TRASPORTI

PREMESSO CHE

- la competenza del Trasporto Pubblico Locale è in capo alle regioni, ma la normativa di riferimento non ha riconosciuto agli enti incaricati del servizio alcuna autonomia finanziaria fino alla legge finanziaria per il 2008 (legge n. 244/2007) con cui sono state attribuite alle regioni a statuto ordinario, per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, due differenti quote di compartecipazione del gettito dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per autotrazione, erogato nei rispettivi territori regionali;
- la legge delega sul federalismo fiscale (legge n. 42/2009), ha individuato (art. 9, comma 1, lettera f) per il settore del trasporto pubblico regionale, un criterio "misto" di finanziamento il cui ammontare era determinato dai costi standard e della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale che prevedeva:
 - per le spese di parte corrente, l'assegnazione delle quote del fondo perequativo in misura tale da ridurre adeguatamente le differenze tra territori con diverse capacità fiscali per abitante, ma senza garantire l'integrale copertura del fabbisogno standard;
 - per le spese in conto capitale, l'integrale copertura del fabbisogno standard;
- il decreto legislativo n. 68/2011 (in attuazione della Legge n. 42/2009), ha collocato le spese in conto capitale del trasporto pubblico regionale tra quelle per le quali era possibile il ricorso al fondo perequativo, mentre per il trasporto pubblico locale finanziato da comuni e province, il decreto legislativo n. 216/2010 ha collocato tale funzione tra quelle essenziali e quindi da finanziare con integrale copertura del fabbisogno standard, senza distinguere tra spesa corrente e spesa in conto capitale;
- per superare la gestione del finanziamento del Trasporto Pubblico Locale (TPL) basato sui fondi regionali derivati dalle accise sui carburanti per autotrazione, in data 11 marzo 2013 è stato emanato, dal Presidente del Consiglio dei Ministri, un Decreto recante la definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale con il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con il fine ultimo di definire un progressivo efficientamento del settore;
- il 90% delle risorse veniva distribuito, di concerto con le Regioni stesse, sulla base dello storico del gettito delle accise sui carburanti (per es. Lombardia 17,30%, Lazio 11,68%, Campania 11,11% etc);
- la ripartizione della residua quota era subordinata al raggiungimento annuale degli obiettivi di efficientemente fissati all'art. 16-bis del decreto-legge n.95/2012;



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL LAZIO

GRUPPO CONSILIARE
Partito Democratico

CONSIDERATO CHE

- essendo emerso che con tale ripartizione non veniva assicurato né la equa distribuzione dei fondi, né uno sviluppo uniforme del tessuto del TPL nazionale, con un nuovo DCPM del 26 maggio 2017 si è previsto che il 90% delle risorse fossero attribuite mediante una nuova tabella (di fatto in linea con la precedente) che prevedeva un sistema premiale ad indicatori per l'attribuzione del restante 10% (numero di passeggeri trasportati/chilometri di servizio con un incremento del 1,5% o 1% a seconda della misura del rapporto di partenza) sulla base del valore dell'anno precedente oppure se incrementato rispetto al valore della media dei tre anni precedenti;
- a partire dal 2019, con il DL 50/2017, il legislatore ha ridisegnato gli obiettivi ed i criteri di valutazione attraverso la previsione di ulteriori criteri di efficientamento per l'accesso alla quota "variabile" del Fondo e mediante l'innalzamento della soglia della quota variabile (l'entrata in vigore della disciplina è stata rinviata più volte a causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19);

APPURATO CHE

- il primo criterio mitiga di fatto l'originario coefficiente economico del rapporto tra i ricavi tariffari e i costi operativi, essendo correlato solo ad una delle due variabili economiche e la misura della sua variazione è calcolata mediante comparazione tra dati temporalmente assai distanti (anno di analisi e anno base=2014), senza prevedere l'indicizzazione;
- il secondo criterio, basato sui costi standard, stabilisce gli esatti confini della determinazione dell'importo a base di gara nelle procedure competitive di affidamento del servizio prefigurando un incremento fino al venti per cento dell'importo del predetto Fondo;
- oltre ai predetti criteri il legislatore ha previsto, per l'accesso al Fondo, la necessità di stabilire l'affidamento dei servizi di trasporto attraverso la procedura di evidenza pubblica pena la "riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo... qualora i servizi... non risultino affidati" con un decremento del Fondo "pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati", con esclusione dei "contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007";

CONSIDERATO INOLTRE CHE

- al fine di superare le criticità emerse nella ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti e garantire una distribuzione omogenea delle risorse a tutti i cittadini, nel 2021 è stata nominata un'apposita Commissione di Studio Ministeriale sul TPL.;
- tale Commissione si è soffermata su "alcuni obiettivi di sviluppo ai quali dovrebbe essere orientata l'azione di governo del settore, tra cui la "qualità del servizio, la sostenibilità, l'efficace organizzazione, il finanziamento, lo sviluppo di piattaforme che assemblino tutte le modalità esistenti dal lato dell'offerta dei servizi di trasporto, la profonda trasformazione degli assetti istituzionali, il miglioramento dell'aspetto qualitativo dei servizi attraverso la realizzazione di "un sistema di informazione in tempo reale sui dati del servizio", la digitalizzazione delle informazioni sulla domanda [...] con opportuni interventi sulle frequenze e sulla tipologia dei mezzi", l'identificazione e la "realizzazione di livelli essenziali di prestazione e la tutela delle categorie deboli e delle aree a domanda debole" nonché la predisposizione di un "efficace sistema di raccolta dei dati in tempo reale", anche ai fini della "bigliettazione elettronica, dei sistemi di controllo e, soprattutto, quello dell'integrazione tra i diversi servizi e del MaaS";



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL LAZIO

GRUPPO CONSILIARE
Partito Democratico

- sul fronte della sostenibilità, la Commissione ha focalizzato l'attenzione sullo "spostamento di almeno il 10% del traffico dalle auto private al trasporto pubblico", sul "rinnovo della flotta degli autobus, con immissione di autobus a basso impatto ambientale", sulla riduzione dell'anzianità del parco circolante e sulla sua sostituzione con mezzi meno inquinanti, sull'esigenza di preordinare specifiche infrastrutture dedicate alla mobilità elettrica e sul bisogno di programmare l'implementazione dei servizi "nelle aree a domanda debole" nella "conservazione del patrimonio ferroviario storico" ed in complementarietà con "il servizio di TPL realizzato sulle stesse linee con servizi turistici";
- la Commissione, sotto il profilo dei finanziamenti ha orientato l'azione sul:
 1. sostanziale incremento del Fondo Nazionale Trasporti con una ripartizione che, da un lato tenga conto della difficoltà di un totale superamento del criterio della spesa pubblica e dall'altro consideri l'urgenza di "introdurre incentivi all'innovazione e all'efficienza della spesa";
 2. "depurare" i contributi storici attribuiti alle singole regioni dalle "inefficienze" e prevedere una "progressiva perequazione" dello standard dei servizi mediante l'utilizzo di "risorse aggiuntive di parte corrente e in conto capitale" conseguenti ad un rinnovato programma di sviluppo organico e strutturale e all'adozione di investimenti eco-sostenibili;
 3. stimolare le regioni e gli enti locali ad una più efficiente programmazione qualitativa e quantitativa dei servizi di trasporto pubblico, promuovendo, in ambito nazionale, omogenee procedure "di premialità/penalità" da correlare a due parametri "ampiamente consolidati nel settore": uno riferito al rapporto ricavi da traffico/costi operativi del servizio, l'altro ascrivito ai costi standard;

VISTO CHE

- l'efficienza del trasporto pubblico ha:

un impatto di estremo rilievo in termini sociali, sortisce importanti effetti anche sul piano dello sviluppo e della competitività dell'intera economia nazionale, contribuisce in maniera determinante a migliorare la qualità della vita dei cittadini mediante la fruibilità dei servizi di mobilità e l'utilizzo di una viabilità più sicura, accessibile a tutti ed economicamente conveniente;

agevola il processo di sviluppo e di transizione dalla mobilità privata alla mobilità pubblica aprendo la strada a significativi benefici sia sotto il profilo occupazionale e di sostenibilità ambientale, sia sotto l'aspetto economico di tipo diretto e indiretto ;
- gli interventi nel settore del TPL, innescando una reazione a catena nelle attività economiche, sono suscettibili di implementare di tre o quattro volte l'importo iniziale; con un forte incremento sia degli investimenti che dell'occupazione;
- l'impatto ambientale e di eco-sostenibilità del trasporto pubblico costituisce un fondamentale traguardo verso la transizione ecologica per il raggiungimento del quale il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) dedica il quaranta per cento delle risorse;
- il passaggio dalla mobilità privata (per almeno il 10%) al trasporto pubblico costituisce il perno attorno al quale occorre strutturare la maggior parte degli investimenti in quanto consente di ridurre considerevolmente l'impatto in termini di inquinamento ambientale;



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL LAZIO

GRUPPO CONSILIARE
Partito Democratico

- le politiche sulla mobilità sostenibile devono essere strettamente connesse al concetto di sostenibilità territoriale e orientate, in concreto, verso la promozione dell'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili, fra cui primeggia l'utilizzo di mezzi pubblici "green".
- l'accesso al Fondo Nazionale Trasporti da parte delle singole regioni, nella sua intima relazione con i designati obiettivi, segue la via dell'ottimizzazione della gestione e della razionalizzazione dei servizi anche sulla base delle specifiche priorità e sensibilità territoriali.;
- occorre quindi in primo luogo, individuare soluzioni panel con strategie diversificate atte a ridurre le disuguaglianze territoriali e gestionali mediante disposizioni di supporto in regioni nelle quali si rilevano squilibri finanziari generati anche da una ripartizione del fondo che avviene di fatto ancora con criteri che non sono più connessi alle realtà sociali;
- come rappresentato dall'ISTAT nell'anno 2019 (cfr Dati652_C) il Trasporto Pubblico Locale della Regione Lazio ha garantito lo spostamento di 901 milioni di passeggeri, contro i 868 milioni della Regione Lombardia;
- a fronte di un numero di passeggeri trasportato maggiore del 4,7% la Regione Lazio ha ricevuto dal Fondo Nazionale Trasporti il 33,7% in meno di quanto il Fondo stesso abbia garantito alla Regione Lombardia;
- l'impostazione legislativa ha portato, dal 2013, agli utenti del Trasporto Pubblico Locale della Regione Lazio minori trasferimenti rispetto agli utenti del Trasporto Locale della regione Lombardia per circa 3 Miliardi di Euro;

tutto ciò premesso, considerato e visto

IL CONSIGLIO REGIONALE IMPEGNA IL PRESIDENTE DELLA REGIONE E LA GIUNTA REGIONALE

- ad aprire un tavolo tecnico di confronto con il Governo e Roma Capitale finalizzato ad individuare una proposta di rimodulazione degli attuali criteri di erogazione dei fondi TPL (Trasporto Pubblico Locale), al fine di:
 - superare le criticità emerse nella ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti, sanando gli attuali squilibri finanziari di redistribuzione dei fondi, per consentire alla Regione Lazio e anche a Roma, in quanto Capitale del paese, di ricevere un maggiore sostegno finanziario dello Stato per il Tpl, in considerazione dell'assoluta attuale insufficienza e certezza di erogazione delle risorse;
 - consentire alla Regione Lazio e a Roma Capitale di essere messi nelle condizioni di superare le sfide in atto - a partire dall'anno giubilare - e di vedere riconosciute le specificità territoriali della Capitale, che eroga attualmente il servizio di trasporto pubblico locale (bus, metropolitane e tram) non solo ai quasi tre milioni di residenti, ma anche a un milione e mezzo di persone che ogni giorno raggiungono la città per lavoro e per turismo;



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL LAZIO

GRUPPO CONSILIARE
Partito Democratico

- superare l'attuale criterio storico di erogazione dei fondi per il TPL, che non tiene adeguatamente conto delle specificità territoriali, del boom turistico e delle conseguenze della crisi climatica sul territorio romano e laziale.

Firmato digitalmente da: Mario
Ciarla
Data: 11/01/2024 15:10:32

CALIFANO MICHELA
2024.01.11 15:23:48
CN=CALIFANO MICHELA
C=IT
2.5.4.4=CALIFANO
2.5.4.42=MICHELA
RSA/2048 bits

Firmato digitalmente da:
Massimiliano Valeriani
Data: 11/01/2024 15:13:25