NOTA METODOLOGICA

(Articolo 6, comma 1 del Decreto Legislativo 26 novembre 2010, n. 216 riguardante le "Disposizioni in materia di determinazione dei costi e dei Fabbisogni Standard di Province, Città metropolitane e Comuni")

DETERMINAZIONE DEI FABBISOGNI STANDARD PER LE PROVINCE

FP03U – FUNZIONI NEL CAMPO DEI TRASPORTI

INDICE

INTRODUZIONE *3*

AMBITO DI RIFERIMENTO DELLE FUNZIONI NEL CAMPO DEI TRASPORTI *4*

IL CONTESTO TEORICO *6*

LA RICOGNIZIONE DEI DATI DISPONIBILI E LA NECESSITÀ DEL QUESTIONARIO FP03U *7*

IL QUESTIONARIO FP03U: DESCRIZIONE ANALITICA DEI QUADRI *10*

LA RILEVAZIONE DEI DATI CON IL QUESTIONARIO FP03U *12*

IDENTIFICAZIONE DELLE VARIABILI DI CONTESTO *14*

DEFINIZIONE DEI LIVELLI DEI PREZZI *17*

INDIVIDUAZIONE DEI MODELLI ORGANIZZATIVI *20*

DEFINIZIONE DELLA FUNZIONE DEI FABBISOGNI STANDARD *22*

APPLICAZIONE METODOLOGIA PER IL CALCOLO DEL FABBISOGNO STANDARD *28*

ALLEGATI *31*

ALLEGATO 1 - MODELLO TEORICO DI RIFERIMENTO *31*

ALLEGATO 2 - IL QUESTIONARIO FP03U *34*

ALLEGATO 3 - MODALITÀ DI CALCOLO DELLA SPESA CORRENTE PER LA DETERMINAZIONE DEI FABBISOGNI STANDARD *40*

ALLEGATO 4 - FORMULE DI CALCOLO DELLE VARIABILI INDIPENDENTI *43*

ALLEGATO 5 - COEFFICIENTI DELLA FUNZIONI DEI FABBISOGNI STANDARD *44*

ALLEGATO 6 - COEFFICIENTI DI RIPARTO RELATIVI ALLA SPESA CORRENTE E AL FABBISOGNO STANDARD *45*

INTRODUZIONE

Il Decreto Legislativo 26 novembre 2010, n. 216 riguardante le "Disposizioni in materia di determinazione dei costi e dei Fabbisogni Standard di Province, Città metropolitane e Comuni", pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 17 dicembre 2010, ha come descritto nell'articolo 1, la finalità di disciplinare la determinazione dei Fabbisogni Standard per Province e Comuni al fine di assicurare un graduale e definitivo superamento nei loro riguardi del criterio della spesa storica.

In particolare, per le Province si analizzeranno le seguenti Funzioni fondamentali:

- Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo;
- Funzioni di istruzione pubblica;
- Funzioni nel campo dei trasporti;
- Funzioni riguardanti la gestione del territorio;
- Funzioni nel campo della tutela ambientale;
- Funzioni nel campo dello sviluppo economico (Servizi del mercato del lavoro).

Come descritto nell'art. 4, comma 1, del succitato Decreto Legislativo i Fabbisogni Standard, per ciascuna funzione fondamentale e i relativi servizi, tenuto conto delle specificità dei comparti dei Comuni e delle Province, saranno determinati attraverso le seguenti fasi metodologiche:

a) Identificazione delle informazioni e dei dati di natura strutturale e contabile necessari, acquisiti sia da banche dati ufficiali esistenti sia tramite rilevazione diretta con appositi questionari da inviare ai Comuni e alle Province, anche ai fini di una riclassificazione o integrazione delle informazioni contenute nei certificati contabili;
b) Individuazione dei modelli organizzativi e dei livelli quantitativi delle prestazioni, determinati sulla base di un sistema di indicatori in relazione a ciascuna funzione fondamentale e ai relativi servizi;
c) Analisi dei costi finalizzata alla individuazione di quelli più significativi e alla determinazione degli intervalli di normalità;
d) Individuazione di un modello di stima dei Fabbisogni Standard sulla base di criteri di rappresentatività attraverso la sperimentazione di diverse tecniche statistiche;
e) Definizione di un sistema di indicatori, anche in riferimento ai diversi modelli organizzativi ed agli obiettivi definiti, significativi per valutare l'adeguatezza dei servizi e consentire agli Enti Locali di migliorarli.

La presente Nota Metodologica è stata costruita seguendo tale percorso e ha per oggetto la determinazione dei Fabbisogni Standard per le Funzioni nel campo dei trasporti.

Il calcolo è limitato alla spesa corrente di competenza finanziaria 2010, ovvero gli impegni di spesa di quell'anno di riferimento, al netto degli "Interessi passivi e oneri finanziari diversi", degli "Oneri straordinari della gestione corrente" e degli "Ammortamenti di esercizio".

Facendo riferimento ad un periodo diverso da quello di applicazione, i Fabbisogni Standard stimati in questa Nota non hanno diretta valenza dal punto di vista finanziario, ma sono solo di ausilio al calcolo dei coefficienti di riparto relativamente alle Funzioni nel campo dei trasporti, che a loro volta concorrono alla determinazione di un coefficiente di riparto complessivo, che si renderà disponibile a conclusione della fase transitoria con la stima dei Fabbisogni Standard per tutte le sei funzioni fondamentali individuate dal Decreto Legislativo 26 novembre 2010, n. 216.

AMBITO DI RIFERIMENTO DELLE FUNZIONI NEL CAMPO DEI TRASPORTI

La presente nota metodologica si riferisce alle Funzioni nel campo dei trasporti analizzate con il questionario FP03U predisposto per le Province.

Sulla base dei dati contenuti nei Certificati di Conto Consuntivo relativi al 2010, le Funzioni nel campo dei trasporti rappresentano per le Province delle Regioni a statuto ordinario il 19,7% in termini di spesa corrente rispetto alla spesa corrente complessiva delle sei funzioni fondamentali individuate dal Decreto Legislativo 26 novembre 2010, n. 216.

La funzione è caratterizzata dall'unico servizio Trasporti Pubblici Locali.

All'interno di questo unico servizio, però, rientrano una vasta serie di attività amministrative che occorre evidenziare in maniera quanto più puntuale possibile, al fine di consentire una lettura più coerente con i dati di spesa rappresentanti nei bilanci e nella prospettiva di costruzione del fabbisogno standard.

Le attività delle Province, infatti, possono essere – per questa specifica funzione – suddivise in due principali categorie: quelle che hanno la delega per **il trasporto pubblico locale** e quelle che ne sono prive.

Ai sensi della legge 15 marzo n.59 del 1997 ed a seguito della riforma del settore – dlgs. 422/97 – infatti alcune Regioni hanno demandato all'ente Provincia tutta una serie di adempimenti di particolare rilievo nel settore del TPL tra cui, aspetto non indifferente se si osserva il fenomeno dal lato dei fabbisogni standard, il pagamento degli oneri contrattuali verso le aziende che svolgono il servizio.

Preliminare alla sottoscrizione dei contratti, secondo le indicazioni delle leggi regionali di settore, è la realizzazione dei piani di bacino di trasporto, dove vengono individuati i contesti socio-demografici di mobilità, gli obiettivi e le offerte di TPL che si ritengono essenziali per l'efficacia del servizio. Ovviamente le leggi regionali possono disciplinare in maniera differenziata le diverse funzioni del servizio (pianificazione, programmazione, regolazione e controllo) tra gli enti locali, stabilendo al tempo stesso i servizi minimi (i cui costi sono a carico del bilancio regionale), la contribuzione pubblica alla copertura dei costi e le procedure di scelta e affidamento del gestore (o dei gestori). Le province possono poi procedere ad integrare il servizio di TPL, anche a carico del proprio bilancio, con servizi aggiuntivi, in maniera integrata con i servizi urbani, soprattutto in ordine alla copertura di aree con domanda debole. Le Province inoltre istruiscono l'iter amministrativo inerenti gli interventi di riorganizzazione dei servizi e le relative autorizzazioni, comprendendo anche le verifiche di sicurezza dei percorsi e delle fermate.

La legge regionale ha inoltre, in alcune realtà, demandato alle Province anche il sistema autorizzativo e di controllo dei servizi di trasporto collettivo od individuale non di linea, con funzione complementare e integrativa rispetto ai servizi pubblici di linea che, ad esempio vengono effettuati su richiesta in modo non continuativo o periodico, come ad esempio il servizio taxi o ncc. In alcuni casi questa delega comporta l'approvazione dei regolamenti comunali per tali servizi.

In talune realtà le Province svolgono anche attività inerenti i servizi pubblici di trasporto di persone esercitati con linee filoviarie, funicolari e funiviarie: rilascio di concessioni di impianti a fune, e relative autorizzazioni di apertura e di approvazione degli orari, concessioni e revoche per la costruzione e l'esercizio degli impianti, approvazione delle tariffe, degli orari e di periodi di apertura al pubblico degli impianti.

Sempre a seguito di trasferimento di funzioni e compiti amministrativi operato da alcune regioni, le Province possono svolgere anche numerose attività in materia di navigazione interna. Seguono infatti le pratiche amministrative inerenti:

- le navi e i galleggianti destinati alla navigazione interna;
- il rilascio autorizzazioni per lo svolgimento di manifestazioni nautiche;
- la tenuta dei registri;
- il rilascio di licenze.

Infine alcune leggi regionali hanno demandato alle province le funzioni connesse alle autorizzazioni per l'esercizio delle autolinee di gran turismo.

In linea generale comunque, le Province, prendono sempre parte alle attività di coordinamento delle attività di pianificazione e programmazione della rete provinciale del TPL, in sinergia con tutti i soggetti interessati ai servizi in ordine alle richieste di nuovi servizi e all'adeguamento di quelli esistenti .

A livello nazionale invece, le Province svolgono tutte le medesime competenze ai sensi della legge 15 marzo 1997, e del relativo D. Lgs. 112/98, nonché ai sensi di ulteriore normative nazionali di settore - che nel questionario per semplicità sono state ricomprese nell'area **Trasporto privato** - in materia di:

- **tenuta degli albi provinciali**, quali articolazioni dell'albo nazionale degli autotrasportatori: l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, istituito con legge n. 298 del 6 giugno 1974, consiste in un registro professionale che contiene le imprese che trasportano merci su base di un contratto stipulato da committenza esterna; l'iscrizione è subordinata all'acquisizione e mantenimento di tre requisiti fondamentali (idoneità professionale a seguito di frequentazione di specifico corso di formazione; capacità finanziaria, onorabilità) che devono essere verificati obbligatoriamente dalla Provincia almeno ogni tre anni cui si aggiunge la verifica del quarto requisito, quello dello stabilimento, richiesto dalla recente normativa comunitaria. La Provincia dunque provvede a tutte le attività amministrative inerenti: iscrizioni, cancellazioni, verifica requisiti, nonché la gestione esami per il conseguimento dei titoli professionali, sanzioni, sospensioni, revoche, ecc.;
- **rilascio di licenze per l'autotrasporto di merci per conto proprio**; ovvero il permesso per tutte le imprese che intendano utilizzare veicoli per trasportare i propri prodotti finiti o soggetti alla propria lavorazione;
- **rilascio di autorizzazione alle imprese di autoriparazione per l'esecuzione delle revisioni** e al controllo amministrativo sulle imprese autorizzate: le officine di revisione sono soggette ad autorizzazione e vigilanza amministrativa della Provincia ai sensi dell'art. 105 del D. Lgs. 31.03.1998 n. 112. Secondo il Codice della Strada le imprese che intendono svolgere attività di revisione dei veicoli devono essere autorizzate, previa verifica da parte della Provincia, all'esercizio di quattro specifiche attività (meccanica/motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista). La provincia verifica anche i requisiti personali e professionali del titolare dell'impresa;
- **autorizzazione e vigilanza tecnica sull'attività svolta dalle autoscuole:** le autoscuole sono soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle Province, come stabilito dall'art. 123 del Codice della Strada; queste devono svolgere ora l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di qualsiasi categoria di patente. La Provincia verifica sia la dotazione tecnica (standard tecnico/organizzativi relativamente ai locali, ai mezzi, al personale, alle attrezzature ed arredi fissati dalla normativa nazionale di settore) nonché il possesso dei requisiti soggettivi, morali e professionali (duplice abilitazione insegnante /istruttore con almeno un'esperienza biennale maturata negli ultimi cinque anni).Le province curano altresì lo svolgimento degli esami per le abilitazioni professionali di Insegnante di teoria e/o Istruttore di guida presso le autoscuole e le Idoneità professionale per l'esercizio dell'Attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto
- ai sensi della legge 8 agosto 1991, n.264 le funzioni inerenti la **vigilanza** e **l'autorizzazione** d**ell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto** sono attribuite alle Province. Per attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto si intende lo svolgimento di compiti di consulenza e di assistenza nonchè di adempimenti, comunque ad essi connessi, relativi alla circolazione di veicoli e di natanti a motore.
- anche le **Scuole Nautiche** sono soggette ad autorizzazione e vigilanza amministrativa delle province ai sensi dell'art. 42 del Decreto 29 luglio 2008 n. 146 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ai sensi dell'articolo 28 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 431/1997 sono denominati Scuole Nautiche i centri di formazione per l'educazione marinaresca, l'istruzione e la formazione dei candidati per il conseguimento delle patenti nautiche. L'attività di scuola nautica è soggetta alla autorizzazione e alla vigilanza della Provincia in cui ha sede la scuola. La Provincia provvede ad effettuare i controlli **s**ulla sussistenza dei presupposti e dei requisiti di legge dichiarati nella S.C.I.A. ed a verificare l'idoneità dei locali.

IL CONTESTO TEORICO

Il modello volto a misurare i Fabbisogni Standard degli Enti Locali dipende dal contesto teorico di riferimento e dai dati disponibili. In particolare, il modello teorico di riferimento si basa sull'interazione tra la domanda e l'offerta dei servizi pubblici locali espresse in termini unitari rispetto al numero dei beneficiari denominato di seguito *gruppo client*.

La domanda unitaria di servizio pubblico locale (g_e), riportata nell'equazione (1) dipende dalle seguenti variabili:

- Variabili di contesto relative alla domanda (Q), in grado di cogliere gli aspetti demografici e socio-economici relativi alla domanda;
- Reddito medio (R);
- Costo unitario del servizio pubblico locale (y).

$$g_e = \mathrm{d}(Q, R, y) \tag{1}$$

L'offerta unitaria del servizio pubblico locale in termini di costo unitario y, espressa nell'equazione (2), dipende dalle seguenti variabili:

- Livello dei fattori esogeni di carico (g_s): si tratta degli output prodotti dalle Funzioni nel campo dei trasporti a servizio di tutto l'Ente ed in generale di attività non direttamente riconducibili alle scelte locali;
- Livello di output endogeno del servizio pubblico (g_e);
- Vettore dei prezzi degli input (p);
- Variabili di contesto relative all'offerta (A): si tratta, ad esempio, degli aspetti morfologici e socio-economici che non influenzano le preferenze/necessità locali circa il livello dei servizi pubblici, ovvero di quegli elementi esogeni che possono favorire oppure ostacolare, a parità di altre condizioni, la fornitura dei beni pubblici locali; sono incluse, inoltre, le tipologie di servizi offerti e di impiego del personale servizio che sono legate direttamente alle caratteristiche e alle esigenze del territorio.

$$y = \mathrm{s}(g_s, g_e, p, A) \tag{2}$$

Il livello ottimale del servizio pubblico locale ed il suo costo di fornitura unitaria sono determinati, quindi, simultaneamente all'interno di un modello strutturale di due equazioni: la (1) e la (2).

Al fine di coniugare semplicità e rigore metodologico la stima del fabbisogno è stata effettuata attraverso la funzione di spesa che rappresenta la forma ridotta del modello strutturale di domanda e offerta del servizio pubblico. La funzione di spesa, riportata nella (3), si ottiene sostituendo l'equazione (1) nella (2):

$$\mathrm{y} = \mathrm{f}(Q, R, p, A, g_s) \tag{3}$$

Il principale vantaggio di valutare i Fabbisogni Standard attraverso la funzione di spesa è la possibilità di ottenere stime consistenti in quanto le variabili indipendenti sono rappresentate da variabili esogene. Per questo motivo la stima del fabbisogno basata su funzioni di spesa è l'approccio econometrico più utilizzato in ambito internazionale[1].

L'equazione (3) esprime, in definitiva, il livello di spesa corrente unitario in funzione delle preferenze/necessità dei cittadini, delle altre caratteristiche dell'ente locale e dei fattori esogeni di carico.

Nell' **Allegato 1** si riporta una più completa descrizione del modello teorico di riferimento.

[1] OECD (1981), "Measuring local expenditure needs: the Copenhagen workshop", OECD urban management studies n. 4, H. Blöchliger et al. (2007) "Fiscal equalisation in OECD countries", OECD Network on Fiscal Relations Across Levels of Government, A. Reschovsky "Compensating Local Governments for Differences in Expenditure Needs in a Horizontal Fiscal Equalization Program", in R. Boadway e A. Shah (2007) "Intergovernmental fiscal transfers: principles and practice", World Bank.
B. Dafflon e P. Mischler (2007) "Expenditure needs equalisation at the local level: methods and practice" in J. Kim e J. Lotz (2007) "Measuring Local Government Expenditure Needs", The Copenhagen Workshop 2007
D. Rizzi e M. Zanette (2011) "I fabbisogni standard di spesa dei Comuni italiani", in Politica Economica, vol. Anno XXVII, n. 2.

LA RICOGNIZIONE DEI DATI DISPONIBILI E LA NECESSITÀ DEL QUESTIONARIO FP03U

La ricognizione delle fonti disponibili: Le disposizioni in materia di determinazione dei Fabbisogni Standard delle Province (cfr. D. Lgs. n. 216 del 2010) individuano nel Certificato di Conto Consuntivo (CCC) una delle fonti da cui reperire i dati necessari per il calcolo dei Fabbisogni Standard. Le informazioni di natura strutturale ritenute fondamentali per la determinazione dei Fabbisogni Standard (ad esempio, dati sulla struttura demografica, numero delle unità locali e degli addetti per gruppi ATECO 2007, ecc.) sono state individuate in archivi provenienti da fonti ufficiali.

Ove possibile, si è preferito utilizzare informazioni provenienti da banche dati istituzionali quali ISTAT, Ministero dell'Interno, Agenzia del Territorio a garanzia di una maggiore omogeneità ed affidabilità dei dati stessi.

L'aggiornamento dei dati per l'annualità 2010, ove non disponibile pubblicamente, è stato richiesto e fornito dall'ISTAT, che lo stesso decreto individua come ente di cui è possibile avvalersi per lo svolgimento dell'attività. Il Ministero dell'Interno, oltre a fornire aggiornamenti sui CCC, è stato coinvolto per la fornitura di informazioni a livello provinciale.

Il Certificato di Conto Consuntivo (CCC): La fonte informativa finanziaria per la misurazione della spesa delle amministrazioni provinciali è rappresentata dai CCC, resi disponibili annualmente dal Ministero dell'Interno. I dati rilevati nei CCC, per accertamenti/incassi e impegni/pagamenti, costituiscono una rappresentazione sintetica delle informazioni contabili iscritte nel Rendiconto al Bilancio di ciascuna Amministrazione Provinciale. Nei CCC, i dati di spesa e di entrata sono suddivisi in quadri. Sia le spese di parte corrente (Quadro 4) sia le spese in conto capitale (Quadro 5) sono esposte tramite una classificazione di tipo funzionale e, per ciascuna funzione, un'articolazione per servizi che consente di evidenziare per le Funzioni nel campo dei trasporti, le spese di:

- Trasporti pubblici locali.

Alla classificazione funzionale si aggiunge una distinzione per categoria economica che consente, per ciascuna funzione e per ogni servizio, di individuare le spese correnti secondo la seguente articolazione:

1. Personale;
2. Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime;
3. Prestazioni di servizi;
4. Utilizzo di beni di terzi;
5. Trasferimenti;
6. Interessi passivi e oneri finanziari diversi;
7. Imposte e tasse;
8. Oneri straordinari della gestione corrente;
9. Ammortamenti di esercizio.

I limiti del Certificato di Conto Consuntivo. I dati contabili raccolti nel CCC si sono rivelati non sufficienti al fine di determinare il costo effettivo delle Funzioni nel campo dei trasporti. In particolare, da una valutazione dei dati, è emerso che se da un lato l'utilizzo come punto di partenza di una fonte maggiormente consolidata nel tempo, quale il CCC, ha il vantaggio di una maggiore stabilità dell'informazione fornita, dall'altra la forte eterogeneità contabile nella compilazione di tale conto e la natura di sintesi del documento stesso non consentono di individuare nel CCC l'unica fonte per la determinazione del costo effettivo delle Funzioni nel campo dei trasporti. Le motivazioni sono molteplici e risiedono sia nella natura stessa del documento (ad esempio l'assenza di informazioni di dettaglio sulla spesa di personale, riassunta in un unico intervento) sia nell'eterogeneità contabile che caratterizza il trattamento di voci simili (ad esempio la difformità di comportamento tra gli enti nella contabilizzazione dei trattamenti accessori).

I limiti delle informazioni provenienti da fonti istituzionali. I dati provenienti da banche dati istituzionali, seppur necessari per la determinazione dei Fabbisogni Standard, non contengono alcune informazioni di dettaglio indispensabili per l'analisi delle Funzioni nel campo dei trasporti. Non esistono, inoltre, informazioni sulla quantità/qualità del servizio offerto e indicazioni di dettaglio che consentano di individuare le principali

dotazioni strumentali, le unità locali in uso alle Funzioni nel campo dei trasporti, le modalità di svolgimento e le forme di gestione del servizio.

Da quanto descritto appare evidente l'esigenza di raccogliere informazioni atte ad integrare, riclassificare e a volte correggere quanto disponibile nelle banche dati istituzionali.

I tavoli tecnici. Al fine di completare l'insieme di informazioni necessarie alla determinazione dei Fabbisogni Standard, sono stati organizzati tavoli tecnici di lavoro a cui hanno partecipato rappresentanti della SOSE, dell'UPI, nonché esperti di finanza degli Enti Locali e responsabili degli Uffici afferenti alle Funzioni nel campo dei trasporti appartenenti ad aree territoriali differenti. In tal modo è stato possibile indagare le caratteristiche dei servizi svolti nonché mappare le possibili eterogeneità nell'offerta di tali servizi e nella contabilizzazione delle voci di spesa nel Certificato di Conto Consuntivo. Il risultato dei tavoli tecnici di lavoro è consistito nella predisposizione del Questionario FP03U - Funzioni nel campo dei trasporti.

Il questionario FP03U - Funzioni nel campo dei trasporti. Il Questionario FP03U è strutturato in undici quadri (cui si aggiunge il Quadro Z per le Annotazioni), ognuno con contenuti e finalità distinte.

Una prima distinzione presente nel Questionario attiene alla suddivisione tra quadri strutturali e quadri contabili. I primi raccolgono informazioni sugli elementi specifici del territorio di competenza dell'Ente (Quadro A), sulle dotazioni e qualifica di personale (Quadro D), sulle unità locali (Quadro E), sulle dotazioni strumentali (Quadro F), sulla modalità di svolgimento del servizio (Quadro L), sugli output prodotti (Quadro M) e sulla forma organizzativa scelta per la gestione delle Funzioni nel campo dei trasporti (Quadro N), mentre i secondi raccolgono specifici dati di entrata e di spesa (Quadro P, R, S e T).

Nel quadro Z delle Annotazioni l'Ente Locale può riportare indicazioni e osservazioni ritenute utili ai fini di una corretta comprensione di quanto riportato nel questionario ovvero può evidenziare specifiche particolarità non adeguatamente rilevate nei vari quadri.

Sono state inoltre predisposte le istruzioni per la compilazione dello stesso utili a supportare gli Enti Locali in tale fase.

Il Questionario è stato strutturato con l'obiettivo di migliorare e riclassificare le informazioni contenute nel CCC, nonché per raccogliere informazioni non disponibili da fonti ufficiali.

Nello specifico, il Questionario:

1. consente di mappare i principali servizi svolti nello svolgimento delle attività delle Funzioni nel campo dei trasporti;
2. rileva una serie di elementi specifici del territorio non disponibili da altre fonti ufficiali (percorrenza annua di TPL, autoscuole, scuole nautiche ecc.);
3. rileva le consistenze di personale e le relative spese, distinguendo le retribuzioni di fatto per tipologie contrattuali (personale dipendente non dirigente a tempo indeterminato, dirigente a tempo indeterminato, ecc.) e indicando separatamente le altre componenti del costo del personale (oneri riflessi a carico dell'Amministrazione per contributi obbligatori, Irap, ecc.);
4. fornisce la possibilità di indicare una percentuale media di utilizzo del personale addetto alle Funzioni nel campo dei trasporti. La percentuale viene indicata per ciascuna tipologia contrattuale. Gli addetti da indicare fanno riferimento sia al personale il cui costo è stato contabilizzato nel CCC alle Funzioni nel campo dei trasporti, sia al personale il cui costo è stato contabilizzato in altre funzioni del CCC ma che opera di fatto in parte per le Funzioni nel campo dei trasporti. Il personale è rilevato in unità annue così da rendere confrontabili personale a tempo pieno, personale part-time e personale che ha prestato servizio per parti di anno;
5. introduce, oltre alla colonna per l'indicazione delle spese contabilizzate nelle Funzioni nel campo dei trasporti, le colonne "Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo" e "Altre Funzioni" per consentire all'Amministrazione Provinciale di indicare le spese afferenti le Funzioni nel campo dei trasporti, ma contabilizzate in Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo o in altre funzioni del CCC;
6. consente di ricostruire la spesa effettiva per i Servizi oggetto dell'analisi, quando questa o parte di essa è sostenuta da soggetti terzi partecipati dall'Ente, rilevando le poste finanziarie in uscita, sia di parte corrente che in conto capitale, a favore dei soggetti partecipati, e in entrata, per rimborsi o utili netti ricevuti da soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio;

7. introduce la possibilità di esplicitare analiticamente spese indirette che comunque incidono sul costo dei servizi svolti (spese per manutenzione ordinaria), nonché spese tipicamente disomogenee tra enti in quanto legate a scelte gestionali differenti (spese per leasing o affitto di mezzi strumentali);
8. consente di mappare le spese correnti di carattere generale per il funzionamento dell'Ente (spese per pulizia, utenze, incarichi, assicurazioni, gettoni commissioni conto terzi e conto proprio, locazione di immobili e vigilanza) sulla base della classificazione funzionale adottata nel Certificato di Conto Consuntivo;
9. rileva le forme organizzative prescelte per lo svolgimento delle Funzioni nel campo dei trasporti (gestione diretta o in forma associata), esplicitando i rapporti finanziari tra forme associate (contributo alle spese per la partecipazione a forme di gestione associata ed eventuali entrate connesse alla partecipazione a forme di gestione associata);
10. introduce la possibilità di indicare le entrate, per le Funzioni nel campo dei trasporti, a cui corrisponde un rimborso specifico (si tratta ad esempio dei rimborsi per personale comandato o in convenzione) e le entrate per utili netti ricevuti da soggetti partecipati dall'Ente;
11. consente di evidenziare le unità locali e le principali dotazioni strumentali utilizzate per l'esercizio delle Funzioni nel campo dei trasporti.
12. introduce la possibilità di descrivere la tipologia di impiego del personale dettagliando il tempo lavoro per tipologia di servizi svolti.

IL QUESTIONARIO FP03U: DESCRIZIONE ANALITICA DEI QUADRI

Nell'**Allegato 2** è riportato il questionario FP03U relativo alle Funzioni nel campo dei trasporti.

Il Quadro A del questionario FP03U è riferito agli elementi specifici dell'Ente e contiene, ad esempio, informazioni sui Km di percorrenza annua di TPL (A01), sul numero di autoscuole e centri di istruzione automobilistica (A08) o di scuole nautiche (A09). Obiettivo del Quadro è l'individuazione di una serie di informazioni, non desumibili da altre fonti, che determinano un carico di lavoro per il personale addetto alle Funzioni nel campo dei trasporti.

Il Quadro D è dedicato alle consistenze di personale e consente di individuare il personale effettivamente addetto alle Funzioni nel campo dei trasporti, suddiviso nelle principali figure professionali (ad esempio, in D01 viene rilevato il personale non dirigente a tempo indeterminato, in D02 il personale dirigente a tempo indeterminato, ecc.). Nel Quadro D viene richiesto all'Amministrazione provinciale di indicare non solo le unità il cui costo è contabilizzato nelle Funzioni nel campo dei trasporti ma anche le unità che, seppur contabilizzate in altre funzioni, risultano di fatto svolgere attività per le Funzioni nel campo dei trasporti. Una seconda colonna, accanto a ciascuna qualifica, consente di specificare la percentuale di tempo che l'unità indicata (espressa in unità annue) dedica di fatto alle Funzioni nel campo dei trasporti. Questa colonna opera dunque una duplice "correzione" alle unità indicate: può sia ridurre il tempo delle unità contabilizzate nelle Funzioni nel campo dei trasporti ma che svolgono anche altre funzioni, sia imputare il tempo dedicato alle Funzioni nel campo dei trasporti di unità il cui costo è contabilizzato su altre funzioni.

Il Quadro E è deputato a raccogliere informazioni sui locali adibiti alle Funzioni nel campo dei trasporti, rilevando distintamente se si tratta di unità in proprietà, in affitto o in uso gratuito (E01-E04).

Il Quadro F è finalizzato a raccogliere indicazioni sulle principali dotazioni strumentali che caratterizzano le Funzioni nel campo della dei trasporti (veicoli di servizio, presenza di centri di INFO di mobilità ecc.).

Il Quadro L raccoglie informazioni sulla modalità di svolgimento del servizio. Per ciascuna dei servizi offerti nell'ambito delle Funzioni nel campo dei trasporti (righi da L01 a L05) si richiede la percentuale di tempo lavoro del personale indicato nel quadro D.

Il Quadro M rileva informazioni sui principali servizi svolti nell'ambito delle Funzioni nel campo dei trasporti (conferenze di servizio, contratti di servizio TPL, autorizzazioni/licenze trasporto privato, ecc.).

Il Quadro N ha l'obiettivo di individuare le varie forme associative (gestione in forma associata in consorzio, in convezione, altre forme di gestione associata) alle quali la Provincia aderisce in riferimento alla gestione delle Funzioni nel campo dei trasporti.

Nel Quadro P sono richieste informazioni relative al numero dei soggetti partecipati dall'Ente e informazioni riguardanti le spese di esternalizzazione, in conto corrente e in conto capitale, connesse ai servizi affidati a soggetti partecipati dall'Ente.

Il Quadro R richiede il dettaglio di alcune voci di entrata riferite alle Funzioni nel campo dei trasporti, informazioni significative per la determinazione di un costo effettivo, ovvero entrate con specifica destinazione che vanno a rettificare valori di spesa: è il caso delle entrate per rimborsi per personale comandato o in convenzione presso altre Amministrazioni (R07).

Il Quadro S rappresenta un quadro di dettaglio delle spese indicate nel CCC negli interventi da 2 a 5 e ha una duplice finalità: da una parte esplicita importanti voci di spesa non altrimenti desumibili dal CCC, (ad esempio le spese per pulizie (S02), le spese utenze (S09)), dall'altra consente di attribuire spese di carattere generale identificabili come appartenenti alla Funzione oggetto di indagine, tenendo conto della contabilizzazione seguita nel CCC. Questa scelta ha come obiettivo l'omogeneizzazione contabile di importi suscettibili di diversa contabilizzazione tra Amministrazioni Provinciali (alcuni Enti contabilizzano le spese di carattere generale nelle Funzioni generali di Amministrazione, di Gestione e di Controllo, altri le imputano pro quota sulle singole funzioni). Il Quadro S esplicita, poi, le spese non attinenti la gestione corrente in senso stretto, ad esempio le spese per locazione degli immobili (S05), le spese per leasing (S08) e per noleggio dei mezzi strumentali (S07), le spese di manutenzione ordinaria (S06), che verranno utilizzate per omogeneizzare il confronto tra Amministrazioni.

Il Quadro T attiene, infine, alle spese di personale. Tale Quadro nasce in complementarità del Quadro D sulle consistenze di personale e consente di rilevare le principali componenti del costo del personale (retribuzioni, oneri riflessi, Irap, ecc.) distinguendo le retribuzioni per qualifiche. Ancora una volta il Quadro è stato concepito per consentire all'Amministrazione di indicare spese contabilizzate in altre funzioni ma attribuibili alle Funzioni nel campo dei trasporti (come ad esempio nel caso dei trattamenti accessori, contabilizzati da alcune Amministrazioni Provinciali nelle Funzioni generali di Amministrazione, di Gestione e di Controllo e da altre nelle funzioni specifiche). Il Quadro T contiene quindi un'informazione aggiuntiva di grande importanza, ovvero fornisce un dettaglio analitico della spesa di personale che, per le funzioni oggetto del questionario, è pari in media al 21% della spesa corrente, consentendo di determinare un prezzo del fattore lavoro.

LA RILEVAZIONE DEI DATI CON IL QUESTIONARIO FP03U

Ai fini della determinazione dei Fabbisogni standard relativi alle Funzioni nel campo dei trasporti, a norma del D.Lgs. 216/2010, è stato predisposto il questionario FP03U, che in base al comma 4, art. 8, del citato D.Lgs., è stato somministrato alle 86 Province appartenenti ai territori delle regioni a statuto ordinario.

Per la somministrazione, compilazione e trasmissione dei questionari, è stato predisposto un portale web, Progetto Fabbisogni Standard, appositamente progettato e dedicato alla gestione dei questionari stessi.

Alla data del 1° Luglio 2013 ha risposto al questionario la totalità delle Province.

Terminata la fase di acquisizione dei dati del questionario è iniziata la fase di controllo della qualità delle informazioni in essi contenute.

In considerazione dell'elevato numero di variabili strutturali e contabili da esaminare, si sono implementate procedure di *data cleaning*. Per ciascuna variabile del questionario sono state predisposte: la distribuzione percentilica, le statistiche descrittive e alcune statistiche elementari (normalizzate rispetto alla popolazione residente di ciascun Ente e rispetto al numero di dipendenti presenti nel questionario) con la segnalazione dei valori anomali.

Inoltre è stata effettuata un'analisi testuale delle informazioni presenti nel campo "Annotazioni" del questionario (quadro Z), al fine di classificare le indicazioni e le osservazioni segnalate dagli Enti Locali utili ai fini di una corretta comprensione di quanto riportato nel questionario.

Sulla base di tali analisi sono stati selezionati i controlli utili ad individuare le situazioni per le quali è stata necessaria una segnalazione all'Ente Locale per gravi incoerenze riscontrate nei dati (attività di controllo della qualità dei dati).

Per il questionario FP03U sono stati contattate, via posta elettronica ordinaria e via telefono, 15 Province per la presenza totale di 36 anomalie, corrispondenti a gravi incoerenze riscontrate nei dati dichiarati, con la finalità di validare o modificare dette anomalie. Inoltre, sono state definite le modalità ed è stato avviato un flusso di lavoro al fine di consentire all'Ente Locale di correggere o di confermare, con relativa motivazione, i dati inseriti nei questionari e segnalati dai controlli di qualità.

Le principali incoerenze riscontrate sono di seguito riportate:

- Numero di Unità di persona/anno, dedicate alle Funzioni nel campo dei trasporti, dei dipendenti dichiarati nella prima colonna del quadro D pari alla percentuale di tempo lavoro di Unità persona/anno indicata nella seconda colonna;
- Percentuale di tempo lavoro di unità persona/anno, dedicate alle Funzioni nel campo dei trasporti, dei dipendenti dichiarata nella seconda colonna del Quadro D pari al numero di Unità di persona/anno indicate nella prima colonna.
- Indicazione di spese per esternalizzazioni a fronte di numero di soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio pari a zero (P01);
- Indicazione di spese connesse alla partecipazione in forma di gestione associata a fronte di numero delle forme associate pari a zero (N01, N02, N04);
- Assegnazione anomala delle spese per il personale dedicato alle Funzioni nel campo dei trasporti alle funzioni in cui queste sono state contabilizzate;
- Spesa IRAP relativa al personale dedicato alle Funzioni nel campo dei trasporti dichiarata nel rigo T13 alle colonne 1 e 2 del questionario FP03U complessivamente superiore all'importo dichiarato nel Certificato di Conto Consuntivo nel Quadro 4 al rigo 140 colonna 7;
- Mancata o incoerente compilazione dei quadri del questionario di natura strutturale (Quadri A, D, E, F, L, M);
- Valori anomali delle singole variabili del questionario.

Nella **Tabella 1** è riportata la distribuzione delle Province oggetto del questionario FP03U per classe dimensionale, per area territoriale e per regione.

Tabella 1 – Distribuzione delle Province oggetto di analisi per classi dimensionali, area territoriale e regione

Classe dimensionale	**Province totali oggetto del questionario (A)**	**Province che hanno risposto (B)**	**% (B/A)**
Fino a 200.000 Abitanti	9	9	100,0
200.000 - 250.000 Abitanti	13	13	100,0
250.000 - 350.000 Abitanti	14	14	100,0
350.000 - 450.000 Abitanti	17	17	100,0
450.000 - 800.000 Abitanti	13	13	100,0
800.000 - 1.500.000 Abitanti	16	16	100,0
Oltre 1.500.000 Abitanti	4	4	100,0
Area territoriale			
Nord-ovest	24	24	100,0
Nord-est	16	16	100,0
Centro	22	22	100,0
Sud	24	24	100,0
Regione			
Piemonte	8	8	100,0
Lombardia	12	12	100,0
Veneto	7	7	100,0
Liguria	4	4	100,0
Emilia-Romagna	9	9	100,0
Toscana	10	10	100,0
Umbria	2	2	100,0
Marche	5	5	100,0
Lazio	5	5	100,0
Abruzzo	4	4	100,0
Molise	2	2	100,0
Campania	5	5	100,0
Puglia	6	6	100,0
Basilicata	2	2	100,0
Calabria	5	5	100,0
TOTALE	***86***	***86***	***100,0***

IDENTIFICAZIONE DELLE VARIABILI DI CONTESTO

Ai fini della determinazione dei Fabbisogni Standard in relazione alle Funzioni nel campo dei trasporti è stata creata una banca dati che contiene il patrimonio informativo degli Enti Locali proveniente dagli archivi dei Certificati di Conto Consuntivo, forniti dal Ministero dell'Interno per l'anno 2010, integrati con le informazioni presenti nei questionari e con i dati desumibili da fonti ufficiali.

Il contesto teorico di riferimento fornisce indicazioni precise circa l'individuazione delle variabili da utilizzare nel processo di stima.

In particolare, si possono individuare cinque tipologie di variabili di seguito elencate:

- la prima include gli aspetti demografici e socio-economici necessari a catturare le preferenze/necessità locali circa la domanda di servizi pubblici (variabili di contesto relative alla domanda);
- la seconda è composta dalle caratteristiche ambientali che influiscono sulla produttività totale dei fattori (variabili di contesto relative all'offerta);
- la terza è costituita dai prezzi dei fattori produttivi;
- la quarta comprende il gruppo client di riferimento che per le Funzioni nel campo dei trasporti corrisponde alla Popolazione residente al 31/12/2010 di fonte ISTAT.
- l'ultima è rappresentata da un insieme di variabili relative a fattori esogeni di carico.

Ai fini della definizione dei Fabbisogni Standard degli Enti Locali sono state individuate delle variabili in grado di valutare gli aspetti socio-economico necessari a catturare le preferenze/necessità locali circa la domanda di servizi pubblici (variabili di contesto relative alla domanda) e delle variabili in grado di cogliere le caratteristiche ambientali che influiscono sulla produttività totale dei fattori e che modificano, a parità di domanda, il costo di fornitura del servizio (variabili di contesto relative all'offerta).

Ai fini della determinazione della funzione dei Fabbisogni Standard, sono state utilizzate le seguenti tipologie di variabili che verranno illustrate in dettaglio nei paragrafi successivi:

- Variabili di contesto desumibili da fonti ufficiali;
- Variabili di contesto desumibili dal questionario;
- Livello dei prezzi;
- Fattori esogeni di carico.

Si riporta di seguito la **Tabella 2** riguardante le variabili di contesto desunte da fonti ufficiali. Tali variabili sono state individuate nell'ambito dei tavoli tecnici di lavoro a cui hanno partecipato rappresentanti della SOSE, dell'ISTAT e dell'UPI.

Tabella 2: Variabili di contesto desumibili da fonti ufficiali

Categoria	Variabile di contesto	Fonte	Anno
Dati generali	Superficie totale della provincia	CCC - Quadro 1	2010
	Superficie territoriale	ISTAT	2010
	Classificazione sismica	ISTAT	2010
	Numero di immobili categoria abitazioni e categoria non residenziale	Dipartimento delle Finanze	2010
	Numero delle Unità Locali	ASIA	2010
	Numero di addetti alle Unità Locali	ASIA	2010
	Presenze turistiche	ISTAT	2009
	Numero di veicoli circolanti	ACI	2009
	Pendolari entranti nei comuni della Provincia	ISTAT	2001
	Pendolari interni nei comuni della Provincia	ISTAT	2001
	Pendolari uscenti nei comuni della Provincia	ISTAT	2001
Popolazione	Popolazione residente	ISTAT	2010
Trasporti	Km per 100 km2 delle reti urbane di TPL	ISTAT-CNEL	2010
	Totale imprese trasporto	Studi di Settore	2010
	Imprese trasporto nate nel 2010	Studi di Settore	2010
	Imprese trasporto cessate nel 2010	Studi di Settore	2010
Investimenti	Interventi per investimenti (media 2008-2009 deflazionata)	CCC - Quadro 5 Rigo 75 Colonna 11	2008-2009

Per la variabile interventi per investimenti si fa riferimento alla media del totale interventi per investimenti (Impegni) in conto capitale dei Certificati di Conto Consuntivo per gli anni 2008-2009, afferenti alle Funzioni nel campo dei trasporti, opportunamente deflazionata. Alle Province di Monza e della Brianza, Fermo e Barletta-Andria-Trani, che sono state istituite nel 2009 e che hanno presentato per la prima volta i Certificati di Conto Consuntivo nel 2010, è stato imputato, per gli anni 2008 e 2009, il valore procapite degli investimenti delle Province di provenienza (rispettivamente Milano, Ascoli Piceno, Bari e Foggia), eventualmente ponderato sulla base del numero di abitanti.

Tramite il questionario sono state acquisite le informazioni ritenute utili a completare la caratterizzazione del contesto relativo alle Funzioni nel campo dei trasporti, con la richiesta di alcune variabili non direttamente ottenibili da fonti ufficiali esterne all'Ente.

Tali variabili, che si riferiscono ad elementi specifici del territorio in cui l'Ente locale svolge i servizi inerenti alle Funzioni nel campo dei trasporti, sono elencate nella **Tabella 3**.

Tabella 3: Variabili di contesto desumibili dal questionario

Argomento	Variabile di Contesto	Fonte	Anno
Elementi specifici	**A01** Percorrenza annua di TPL	Questionario FP03U	2010
	A02 - di cui per servizi integrativi, aggiuntivi, atipici, programmati	Questionario FP03U	2010
	A03 Viaggiatori trasportati abbonati	Questionario FP03U	2010
	A04 Viaggiatori trasportati ordinari	Questionario FP03U	2010
	A05 Imprese iscritte all'Albo Provinciale di autotrasporto merci conto terzi (media triennio 2009-2011)	Questionario FP03U	2010
	A06 Imprese autorizzate al trasporto merci conto proprio (media triennio 2009-2011)	Questionario FP03U	2010
	A07 Imprese presenti sul territorio autorizzate al trasporto viaggiatori	Questionario FP03U	2010
	A08 Autoscuole e centri di istruzione automobilistica	Questionario FP03U	2010
Elementi	**A09** Scuole nautiche	Questionario FP03U	2010
	A10 Studi di consulenza automobilistica	Questionario FP03U	2010

Argomento	Variabile di Contesto	Fonte	Anno
specifici	**A11** Officine di revisione automobilstica	Questionario FP03U	2010

Inoltre, con il questionario FP03U, sono state richieste informazioni, in possesso esclusivo dell'Ente e non disponibili da banche dati ufficiali, relative ai servizi erogati e ai fattori esogeni di carico.

Le variabili relative ai fattori esogeni di carico sono elencate in **Tabella 4**.

In particolare, un output può essere considerato come "esogeno" quando:

- è relativo a servizi obbligatoriamente previsti dalla legge;
- è connesso ad attività non direttamente riconducibili alle scelte locali, ma è direttamente collegato alla domanda espressa da altre Amministrazioni e da altri soggetti esterni all'Ente Locale.

Tabella 4: Fattori esogeni di carico

Argomento	Variabili	Fonte	Anno
Output prodotti dalle Funzioni nel campo dei trasporti	**M01** Conferenze di servizio	Questionario FP03U	2010
	M02 Piani di mobilità adottati	Questionario FP03U	2010
	M03 Provvedimenti di attuazioni (tramite accordi, convenzioni, ecc.)	Questionario FP03U	2010
	M13 Variazioni (sede,organico, preposto ecc.)	Questionario FP03U	2010
	M14 Cancellazioni/cessazioni (sede,organico, preposto ecc.)	Questionario FP03U	2010

DEFINIZIONE DEI LIVELLI DEI PREZZI

Per le Funzioni nel campo dei trasporti è stato considerato il seguente livello dei prezzi dei fattori produttivi:

- il livello delle locazioni immobiliari ad uso ufficio;
- la spesa media del personale per addetto;
- il livello delle retribuzioni del settore privato.

Tabella 5: Livelli dei prezzi dei fattori produttivi

Livelli dei prezzi dei fattori produttivi	Fonte	Anno
Livello delle locazioni immobiliari ad uso ufficio	Agenzia del Territorio	2010
Spesa media del personale per addetto	Questionario FP03U	2010
Livello delle retribuzioni nel settore privato	Banca dati degli Studi di Settore	2010

Di seguito sono riportati i criteri utilizzati per il calcolo dei livelli dei prezzi.

Livello delle locazioni immobiliari ad uso ufficio

Lo studio territoriale del livello delle "Locazioni immobiliari ad uso ufficio" ha avuto come obiettivo la determinazione, per singola Provincia, dei valori di riferimento delle locazioni degli immobili per uso ufficio.

I dati presi in considerazione per l'analisi provengono dall'Osservatorio sul Mercato Immobiliare (OMI) dell'Agenzia del Territorio riferiti all'anno 2010.

I dati dell'OMI contengono, per ogni Comune, il valore minimo e il valore massimo di locazione degli immobili (euro mensili al metro quadro) distinti per:

- Tipologia;
- Stato conservativo;
- Fascia comunale;
- Zona comunale.

Nell'analisi sono state esaminate le tipologie di immobili ad uso "uffici".

Considerando che non sono sempre presenti per ogni tipologia di immobile le tre modalità (scadente, normale, ottimo) che ne contraddistinguono lo stato conservativo, nell'analisi sono stati considerati i prezzi di locazione minimi e massimi degli immobili relativi alla modalità normale se presente, altrimenti quelli relativi alla modalità ottima.

I dati relativi alla fascia comunale (centrale, semicentrale, periferica, rurale e suburbana) sono disponibili a livello di singola zona comunale. Ad ogni fascia comunale appartengono una o più zone comunali a seconda della grandezza del Comune.

Nella prima fase l'obiettivo della procedura è stato quello di individuare, per ogni Comune, il valore di riferimento delle locazioni.

Tale prezzo è stato ottenuto calcolando la media geometrica[2] tra il valore minimo e il valore massimo delle locazioni degli immobili a livello di singola zona comunale.

I valori desunti per zone comunali sono stati successivamente aggregati al livello superiore (fascia comunale) mediante l'utilizzo della media geometrica.

Infine, attraverso il calcolo della media geometrica dei diversi valori ottenuti per fasce comunali, si è ottenuto il prezzo di riferimento per Comune.

[2] L'utilizzo della media geometrica rispetto a quella aritmetica ha permesso di ridurre l'influenza dei valori estremi della distribuzione.

In caso di assenza dei dati OMI sulle locazioni, sono stati assegnati i valori di locazione relativi al Comune confinante[3] più simile in termini di numero di residenti[4]. Il metodo descritto è stato applicato in modo iterativo fino all'assegnazione dei valori di locazione ad ogni Comune.

I valori a livello provinciale sono ottenuti calcolando la media ponderata con la popolazione residente dei Comuni appartenenti a ciascuna Provincia.

Il "Livello delle locazioni immobiliari ad uso ufficio" coglie sia il livello dei prezzi di alcuni fattori produttivi sia il livello di benessere e di sviluppo economico del territorio.

Spesa media del personale per addetto

Di seguito sono riportati i criteri utilizzati per il calcolo del livello dei prezzi "Spesa media del personale per addetto".

Tale indicatore viene calcolato come rapporto tra la somma delle singole voci riportate in **Tabella 6** e il totale degli addetti calcolato come somma delle voci del questionario FP03U: Personale dipendente non dirigente con contratto a tempo indeterminato (D01), Personale dipendente dirigente con contratto a tempo indeterminato (D02), Incarichi conferiti ai sensi dell'art.110, commi 1 e 2 D. Lgs. n. 267/2000 (D03), Personale dipendente non dirigente con contratto a tempo determinato (D04), Personale previsto dall'art. 90 del D. Lgs. 267/2000 (D08), Dipendenti comandati presso altri enti (D10), Dipendenti distaccati presso altri enti (D11), Personale in convenzione (ai sensi degli artt. 13 e 14 del CCNL 22 gennaio 2004) (D07).

Se il totale degli addetti risulta pari a zero, la Spesa media del personale per addetto viene posta uguale a zero.

Tabella 6: Modalità di calcolo delle spese del personale (ad esclusione di LSU, COCOCO e art. 76)

Variabile	Nome Variabile	Voci del questionario[5]
Costo del lavoro del personale dipendente non dirigente a tempo indeterminato	Costo_dip_ind	(T01-T02) + quota(T12) + quota(T13) + quota(T17-T18)
Costo del lavoro del personale dipendente dirigente a tempo indeterminato	Costo_dir_ind	(T03-T04) + quota(T12) + quota(T13) + quota(T19-T20)
Costo del lavoro del personale dipendente non dirigente a tempo determinato	Costo_dip_det	T05 + quota(T12) + quota(T13) + quota(T17-T18)
Costo del lavoro per incarichi conferiti ai sensi dell'art. 110 commi 1 e 2 D. Lgs. 267/2000	Costo_dir_det	T06 + quota(T12) + quota(T13) + quota(T19-T20)
Costo del lavoro per personale in convenzione	Costo_conv	T09+ quota(T12) + quota(T13) + quota(T17-T18)
Costo del lavoro del personale previsto dall'art. 90 D. Lgs. 267/2000	Costo_90	T10 + quota(T12) + quota(T13) + quota(T17-T18)
Costo del lavoro per rimborsi ad altre amministrazioni per personale in posizione di comando	Costo_comando	T15
Altre spese	Costo_altro	T14+T21+T22 + Quote non suddivisibili

Anche se la "Spesa media del personale per addetto" può essere considerata una variabile endogena, diverse motivazioni sostengono la tesi che possa considerarsi esogena. Innanzitutto una larga parte del salario stesso è largamente predeterminato e solo alcune componenti sono oggetto di contrattazione decentrata. Inoltre, è probabile che nel breve periodo gli spazi di manovra per le singole amministrazioni siano del tutto contenuti. La composizione professionale, l'anzianità di servizio ed il peso dei diversi istituti retributivi non sono certo modificabili nel breve periodo. Ciò significa che i Fabbisogni Standard dovranno incorporare valori del costo del

[3] Per ciascun Comune sono stati individuati i 4 Comuni più vicini in termini di distanza in linea d'aria in base ai dati cartografici Istat aggiornati al 31 dicembre 2010.

[4] Fonte Istat, Popolazione residente al 31/12/2010.

[5] Nel calcolo sono utilizzate le colonne del quadro T del questionario FP03U. Le quote sono da calcolare in proporzione alla voce base.

lavoro non troppo diversi da quelli di fatto. Sarebbe invece da riservare al lungo periodo l'imposizione di valori di costo del lavoro più stringenti.

Livello delle retribuzioni nel settore privato

Per il calcolo del livello generale delle retribuzioni private è stata presa in considerazione l'intera banca dati degli Studi di Settore per l'anno 2010 e per ogni impresa è stato calcolato il rapporto tra le "Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente afferenti l'attività dell'impresa" ed il numero di personale dipendente.

Dopo aver scartato le retribuzioni per addetto normalizzato pari a zero o oltre i 120.000 euro, i valori a livello provinciale sono ottenuti calcolando la media ponderata con la popolazione residente dei Comuni appartenenti a ciascuna Provincia.

Il livello delle retribuzioni nel settore Privato è stato individuato al fine di rilevare il costo del lavoro relativo ai servizi esternalizzati dall'Ente Locale.

INDIVIDUAZIONE DEI MODELLI ORGANIZZATIVI

I modelli organizzativi emersi dalle analisi del questionario FP03U - Funzioni nel campo dei trasporti su 86 Province elaborabili sono i seguenti:

Modello 1) Province con elevato ricorso a forme di esternalizzazione

Numerosità: 13 Province.

Il gruppo è costituito dalle Province che ricorrono in modo consistente a forme di esternalizzazione per l'erogazione dei servizi delle Funzioni nel campo dei trasporti, attraverso soggetti partecipati dall'Ente.

Tali Enti Locali sostengono rilevanti Spese correnti per esternalizzazioni, in media pari al 71% della Spesa corrente utilizzata per la stima dei Fabbisogni Standard.

Per il calcolo delle Spese correnti per esternalizzazioni sono state utilizzate le seguenti variabili:

- P02 – Spese per acquisto di beni e prestazioni di servizi sostenute a favore dei soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio;
- P03 – Spese per il personale distaccato sostenute a favore dei soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio;
- P04 – Spese correnti per trasferimenti a favore dei soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio;

Modello 2) Province con basso ricorso a forme di esternalizzazione

Numerosità: 73 Province.

Il gruppo è costituito dalle Province che effettuano un basso ricorso a forme di esternalizzazione.

Tali Enti Locali sostengono Spese correnti per esternalizzazioni in media pari allo 0,2% della Spesa corrente utilizzata per la stima dei Fabbisogni Standard.

Tabella 7 - Distribuzione delle Province per classe dimensionale, modello organizzativo, area territoriale e regione

Classe dimensionale	Totale	Modello organizzativo			
		1) Province con elevato ricorso a forme di esternalizzazione		2) Province con basso ricorso a forme di esternalizzazione	
		Numero	%	Numero	%
Fino a 200.000 Abitanti	9	2	22,22	7	77,78
200.000 - 250.000 Abitanti	13	2	15,38	11	84,62
250.000 - 350.000 Abitanti	14			14	100,00
350.000 - 450.000 Abitanti	17	2	11,76	15	88,24
450.000 - 800.000 Abitanti	13	1	7,69	12	92,31
800.000 - 1.500.000 Abitanti	16	6	37,50	10	62,50
Oltre 1.500.000 Abitanti	4			4	100,00
Area territoriale					
Nord-ovest	24	3	12,50	21	87,50
Nord-est	16	6	37,50	10	62,50
Centro	22	1	4,55	21	95,45
Sud	24	3	12,50	21	87,50
Regioni					
Piemonte	8	2	25,00	6	75,00
Lombardia	12			12	100,00
Veneto	7	3	42,86	4	57,14
Liguria	4	1	25,00	3	75,00
Emilia-Romagna	9	3	33,33	6	66,67
Toscana	10	1	10,00	9	90,00
Umbria	2			2	100,00
Marche	5			5	100,00
Lazio	5			5	100,00
Abruzzo	4			4	100,00
Molise	2			2	100,00
Campania	5	2	40,00	3	60,00
Puglia	6	1	16,67	5	83,33
Basilicata	2			2	100,00
Calabria	5			5	100,00
TOTALE	***86***	***13***	***15,12***	***73***	***84,88***

DEFINIZIONE DELLA FUNZIONE DEI FABBISOGNI STANDARD

Al fine di determinare la "Funzione dei Fabbisogni Standard" per le Funzioni nel campo dei trasporti si è ricorso alla Regressione Lineare Multipla.

La Regressione Lineare Multipla è una tecnica statistica che permette di interpolare i dati con un modello statistico-matematico che descrive l'andamento della variabile dipendente in funzione di una serie di variabili indipendenti.

La stima della "Funzione dei Fabbisogni Standard" è stata effettuata individuando la relazione tra la spesa corrente procapite (variabile dipendente) e l'insieme delle variabili indipendenti, descritte nei precedenti paragrafi "*Identificazione delle variabili di contesto*" e "*Definizione dei livelli dei prezzi*", all'interno di un modello lineare.

Le modalità di calcolo della spesa corrente ai fini della determinazione dei Fabbisogni Standard sono riportate nell'**Allegato 3**.

Nel modello di stima della "Funzione dei Fabbisogni Standard" la spesa corrente è stata rapportata alla popolazione residente al 31/12/2010, che costituisce il gruppo client di riferimento per le Funzioni nel campo dei trasporti.

L'utilizzo, come variabile dipendente, della spesa corrente procapite è preferibile in quanto permette di ridurre i problemi di eteroschedasticità presenti nei dati.

Le tipologie di variabili indipendenti utilizzate nel processo di stima della "Funzione dei Fabbisogni Standard" sono di seguito elencate:

- le **variabili di contesto relative alla domanda**, che misurano gli aspetti demografici e socio-economici necessari a catturare le preferenze/necessità locali circa la domanda dei Servizi relativi alle Funzioni nel campo dei trasporti;
- le **variabili di contesto relative all'offerta,** composte dalle caratteristiche ambientali che influiscono sulla produttività totale dei fattori produttivi;
- il **livello dei prezzi dei fattori produttivi**;
- la **tipologia di servizio offerto**;
- i **fattori esogeni di carico**.

Di seguito viene riportata la specificazione del modello utilizzato per la determinazione dei Fabbisogni Standard:

$$y_i = \alpha + \beta' \boldsymbol{X}_i + \gamma' \boldsymbol{W}_i + \delta' \boldsymbol{Z}_i + \varepsilon_i \qquad (4)$$

$\mathbf{y_i}$ è la variabile dipendente del modello dei Fabbisogni Standard (la spesa corrente procapite definita nell' **Allegato 3**).

$\mathbf{X_i}$ comprende le variabili indipendenti del modello dei Fabbisogni Standard che possono essere utilizzate sia nella fase di costruzione sia nella fase di applicazione del modello dei Fabbisogni Standard. Considerando l'equazione (3) si tratta principalmente delle variabili di contesto relative alla domanda (Q), delle variabili di contesto relative all'offerta e alla tipologia del servizio (A), delle variabili relative ai prezzi dei fattori produttivi (p) e dei fattori esogeni di carico (g_s).

$\mathbf{W_i}$ sono le variabili indipendenti del modello dei Fabbisogni Standard che possono diventare variabili "obiettivo" per l'Ente Locale. Tali variabili possono essere utilizzate così come dichiarate dall'Ente in fase di costruzione della "funzione dei Fabbisogni Standard", in modo da evitare possibili distorsioni nella stima della funzione; mentre nella fase di applicazione della metodologia tale variabile può assumere valori "obiettivo" (w^*) da raggiungere per l'Ente Locale. Rientrano nelle W_i le seguenti variabili condizionate alla presenza nella provincia della funzione TPL:

- interventi per investimenti (media 2008-2009 deflazionata);
- superficie territoriale;

- presenze turistiche in alberghi e strutture complementari;
- Km per 100 km2 delle reti urbane di TPL;
- A01 Percorrenza annua di TPL.

$\mathbf{Z_i}$ sono le variabili indipendenti del modello dei fabbisogni standard che possono spiegare i differenziali di costo relativi ai modelli organizzativi utilizzati dall'Ente Locale per la gestione dei servizi relativi alle Funzioni nel campo dei trasporti. Tali variabili sono utilizzate in fase di costruzione della "Funzione dei Fabbisogni Standard", in modo da catturare la componente di variabilità connessa con i modelli organizzativi e ottenere, di conseguenza, stime dei coefficienti consistenti; mentre nella fase di applicazione della metodologia tali variabili vanno annullate in modo da attribuire ad ogni Provincia un fabbisogno standard che non dipende dalle scelte organizzative finora adottate.

$\boldsymbol{\alpha, \beta, \gamma, \delta}$ sono i coefficienti che verranno stimati con il metodo di regressione di seguito descritto.

ε_i rappresenta l'errore di regressione, di media zero, incorrelato con $\mathbf{X_i}$, $\mathbf{W_i}$ e $\mathbf{Z_i}$, ma potenzialmente eteroschedastico.

La scelta delle variabili indipendenti significative della "Funzione dei Fabbisogni Standard" è stata effettuata con il metodo "Stepwise", validata anche da un approccio "general-to-specific" e "specific-to-general".

La stima dei coefficienti della "Funzione dei Fabbisogni Standard" è stata ottenuta utilizzando il metodo dei minimi quadrati ordinari (OLS), controllando l'eventuale presenza di eteroschedasticità tramite la matrice di covarianza proposta da MacKinnon and White (1985)[6] di tipo 3, raccomandato anche da Long and Ervin (2000)[7] in particolare per piccoli campioni.

Le formule di calcolo delle variabili indipendenti sono riportate nell'**Allegato 4**.

Come modello empirico di stima della "Funzione dei Fabbisogni Standard" è stata scelta una specificazione lineare, nella quale le variabili sono standardizzate rispetto al valore medio (si veda in particolare l'**Allegato 5**).

In assenza, infatti, di particolari assunzioni circa la forma funzionale della funzione di produzione degli Enti Locali e della funzione di utilità dei cittadini, il modello lineare corrisponde alla più semplice rappresentazione empirica della funzione di spesa quale forma ridotta del modello strutturale di domanda e offerta del servizio pubblico locale.

Inoltre, la specificazione lineare permette una maggiore leggibilità delle variabili utilizzate e dei relativi coefficienti di stima.

Nell'ambito della "Funzione dei Fabbisogni Standard" sono risultate significative la seguente variabile $\mathbf{X_i}$:

Variabili di contesto	Trasporto Privato - Imprese, Autoscuole, Scuole nautiche, Studi, Officine (A05+..+A11)

Nell'ambito della "Funzione dei Fabbisogni Standard" sono risultate significative le seguenti variabili $\mathbf{W_i}$:

Variabili di contesto	Interazione tra presenza della delega regionale per il servizio di TPL e Superficie totale della Provincia (Kmq)
Variabili di contesto	Interazione tra presenza della delega regionale per il servizio di TPL e Presenze turistiche in alberghi e strutture complementari
Variabili di contesto	Interazione tra presenza della delega regionale per il servizio di TPL e Km per 100 km2 delle reti urbane di TPL
Variabili di contesto	Interazione tra presenza della delega regionale per il servizio di TPL e A01 - TPL - Percorrenza annua di TPL (Km/anno)
Investimenti	Interazione tra presenza della delega regionale per il servizio di TPL e Interventi per investimenti (media 2008-2009 deflazionata)

I modelli organizzativi, invece, non sono risultati significativi.

[6] MacKinnon, James G. & White, Halbert (1985), "*Some heteroskedasticity-consistent covariance matrix estimators with improved finite sample properties*," Journal of Econometrics, Elsevier, vol. 29(3), pages 305-325.

[7] J. Scott Long, Laurie H. Ervin (2000), "*Using Heteroschedasticity consistent standard errors in the linear regression model*", The American Statistician, Vol. 54, No. 3.

Nella **Tabella 8** è riportato il profilo medio delle variabili indipendenti della "Funzione dei Fabbisogni Standard" per classe dimensionale, per area territoriale e per regione.

Tabella 8 - Profilo medio delle variabili indipendenti per classe dimensionale, per area territoriale e per regione (Valori medi ponderati per la popolazione residente)

Classe dimensionale	**CONTESTO** **Trasporto Privato - Imprese, Autoscuole, Scuole nautiche, Studi, Officine (A05+..+A11)** **Valore per 1.000 abitanti**	**INVESTIMENTI** **Interventi per Investimenti (Funzioni nel campo dei trasporti Media 2008-2009 deflazionata)** **Valore per 1.000 abitanti**	**CONTESTO** **Superficie totale della Provincia (Kmq)** **Valore per 1.000 abitanti**	**CONTESTO** **Densità delle reti urbane di TPL - Km per 100 km2 (Valore del capoluogo di Provincia)** **Valore per 1.000 abitanti**	**CONTESTO** **Presenze turistiche in alberghi e strutture complementari (2009)** **Valore per 1.000 abitanti**
Fino a 200.000 Abitanti	12,97	2.601,68	11,14	102.913,48	6.869,34
200.000 - 250.000 Abitanti	10,67	835,28	8,76	159.674,17	8.176,51
250.000 - 350.000 Abitanti	7,08	554,79	7,24	130.471,34	10.616,87
350.000 - 450.000 Abitanti	6,81	509,03	6,51	123.029,62	4.949,84
450.000 - 800.000 Abitanti	5,67	212,78	6,41	242.372,08	3.567,22
800.000 - 1.500.000 Abitanti	9,02	2.065,95	2,92	235.317,03	6.255,76
Oltre 1.500.000 Abitanti	10,59	4.166,56	1,17	361.727,97	3.987,47
Area territoriale					
Nord-ovest	13,38	1.256,34	3,42	305.062,00	3.439,84
Nord-est	9,04	1.179,92	4,36	138.666,61	10.530,45
Centro	6,57	1.683,53	4,86	177.005,33	7.337,66
Sud	4,84	3.361,32	5,20	271.768,14	3.387,20
Regione					
Piemonte	24,08	1.572,44	5,70	388.175,72	2.601,09
Lombardia	9,83	1.298,21	2,41	266.316,75	2.970,69
Veneto	10,44	2.072,57	3,73	158.646,68	12.241,03
Liguria	5,69	128,08	3,35	313.596,59	8.630,04
Emilia-Romagna	7,48	185,48	5,07	116.408,17	8.624,81
Toscana	8,12	1.100,17	6,13	221.643,95	10.926,24
Umbria	3,74	244,97	9,34	172.029,35	6.160,14
Marche	13,92	359,51	6,01	134.860,35	6.810,78
Lazio	3,99	2.654,80	3,01	160.089,63	5.318,99
Abruzzo	4,89	5,73	8,07	217.698,93	4.956,86
Molise	1,85	0,00	13,95	213.761,27	1.884,19
Campania	2,95	8.169,00	2,34	334.559,04	3.075,47
Puglia	7,93	1,07	4,78	164.354,38	3.057,66
Basilicata	6,61	0,00	17,15	90.350,10	3.214,75
Calabria	3,98	7,19	7,57	406.425,02	4.203,42
TOTALE	***8,66***	***1.921,43***	***4,42***	***235.899,08***	***5.619,97***

Tabella 8 - Profilo medio delle variabili indipendenti per classe dimensionale, per area territoriale e per regione (Valori medi ponderati per la popolazione residente)

Classe dimensionale	CONTESTO A01 - TPL - Percorrenza annua di TPL (Km/anno) Valore per 1.000 abitanti	CONTESTO Dummy TPL (Province che hanno la delega regionale per il servizio di TPL) % Compilazione	CONTESTO Interventi per investimenti (Province con delega regionale per il servizio di TPL) Valore per 1.000 abitanti	CONTESTO Superficie totale della Provincia (Province con delega regionale per il servizio di TPL) Valore per 1.000 abitanti	CONTESTO Densità delle reti urbane di TPL (Province con delega regionale per il servizio di TPL) Valore per 1.000 abitanti
Fino a 200.000 Abitanti	11.372,98	60,11	2,53	0,01	62,68
200.000 - 250.000 Abitanti	31.683,27	92,09	0,84	0,01	141,60
250.000 - 350.000 Abitanti	16.673,03	71,13	0,53	0,00	97,39
350.000 - 450.000 Abitanti	18.295,12	82,82	0,51	0,01	89,93
450.000 - 800.000 Abitanti	11.214,35	69,39	0,21	0,00	128,69
800.000 - 1.500.000 Abitanti	16.509,94	100,00	2,07	0,00	235,32
Oltre 1.500.000 Abitanti	7.945,67	67,06	2,99	0,00	301,98
Area territoriale					
Nord-ovest	15.056,80	100,00	1,26	0,00	305,06
Nord-est	20.048,29	100,00	1,18	0,00	138,67
Centro	12.650,87	52,06	0,41	0,00	100,26
Sud	11.990,18	71,34	3,36	0,00	187,23
Regione					
Piemonte	14.669,54	100,00	1,57	0,01	388,18
Lombardia	12.886,40	100,00	1,30	0,00	266,32
Veneto	19.166,99	100,00	2,07	0,00	158,65
Liguria	29.438,13	100,00	0,13	0,00	313,60
Emilia-Romagna	21.030,08	100,00	0,19	0,01	116,41
Toscana	28.767,06	100,00	1,10	0,01	221,64
Umbria	13.105,64	100,00	0,24	0,01	172,03
Marche	20.079,28	100,00	0,36	0,01	134,86
Lazio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Abruzzo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Molise	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Campania	19.314,06	100,00	8,17	0,00	334,56
Puglia	7.694,67	90,40	0,00	0,00	159,17
Basilicata	44.146,82	100,00	0,00	0,02	90,35
Calabria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALE	***14.561,95***	***80,98***	***1,63***	***0,00***	***194,80***

Tabella 8 - Profilo medio delle variabili indipendenti per classe dimensionale, per area territoriale e per regione (Valori medi ponderati per la popolazione residente)

Classe dimensionale	CONTESTO Strutture complementari (Province con delega regionale per il servizio di TPL) Valore per 1.000 abitanti	CONTESTO Percorrenza annua di TPL (Province con delega regionale per il servizio di TPL) Valore per 1.000 abitanti
Fino a 200.000 Abitanti	4,60	11,37
200.000 - 250.000 Abitanti	8,01	31,68
250.000 - 350.000 Abitanti	9,21	16,67
350.000 - 450.000 Abitanti	4,51	18,30
450.000 - 800.000 Abitanti	2,57	11,21
800.000 - 1.500.000 Abitanti	6,26	16,51
Oltre 1.500.000 Abitanti	1,97	7,95
Area territoriale		
Nord-ovest	3,44	15,06
Nord-est	10,53	20,05
Centro	4,79	12,65
Sud	2,26	11,99
Regione		
Piemonte	2,60	14,67
Lombardia	2,97	12,89
Veneto	12,24	19,17
Liguria	8,63	29,44
Emilia-Romagna	8,62	21,03
Toscana	10,93	28,77
Umbria	6,16	13,11
Marche	6,81	20,08
Lazio	0,00	0,00
Abruzzo	0,00	0,00
Molise	0,00	0,00
Campania	3,08	19,31
Puglia	3,00	7,69
Basilicata	3,21	44,15
Calabria	0,00	0,00
TOTALE	***4,72***	***14,56***

Al fine di garantire la consistenza delle stime sono stati utilizzati i seguenti test statistici:

- la distanza di Cook (D di Cook), comunemente utilizzata per stimare l'influenza di un'unità sulla stime OLS;
- analisi dei Leverage points, che permette di identificare le unità maggiormente distanti dai corrispondenti fitted values;
- la coerenza dei Residui "studentizzati" (Rstudent) ovvero divisi per la standard deviation;
- analisi dei Dfbetas, per l'esame delle osservazioni che influenzano in misura rilevante le stime dei parametri.

Le unità che sulla base dei test statistici sono state individuate come outlier o come valori estremi sono state eliminate dal campione di stima.

Al fine di garantire la corretta specificazione del modello si è verificato l'impatto esercitato da variabili dummy regionali e da variabili dummy relative alle classi di popolazione, come individuate nel D. Lgs. 267/2000, in modo da verificare la stabilità delle stime. Va evidenziato che tali variabili di controllo non modificano sostanzialmente le stime dei coefficienti e non sono, quindi, utilizzate in fase di stima del fabbisogno.

Le variabili dummy regionali e le variabili dummy dimensionali non sono state inserite nel modello di stima della funzione dei Fabbisogni Standard. Si è preferito, infatti, misurare i differenziali di spesa relativi alla collocazione geografica e alla classe dimensionale attraverso le variabili di contesto e le altre variabili indipendenti.

Nell'**Allegato 5** vengono riportate le variabili e i rispettivi coefficienti della "Funzione dei Fabbisogni Standard" stimata, i coefficienti standardizzati[8] e le relative elasticità[9] rispetto ai valori medi.

[8] I coefficienti standardizzati sono calcolati dividendo il coefficiente della "Funzione dei Fabbisogni Standard" stimata per il rapporto tra le deviazioni standard della variabile dipendente e del rispettivo regressore.

[9] Le elasticità sono calcolate dividendo il coefficiente della "Funzione dei Fabbisogni Standard" stimata per il rapporto tra le medie della variabile dipendente e del rispettivo regressore.

Una volta ottenute le stime dei coefficienti della "Funzione dei Fabbisogni Standard" in base al modello (4) si è ottenuto il valore atteso della spesa corrente procapite ($\hat{y}_i$):

$$\hat{y}_i = \hat{\alpha} + \hat{\beta}'\boldsymbol{X}_i + \hat{\gamma}'\boldsymbol{W}_i + \hat{\delta}'\boldsymbol{Z}_i$$

Considerando che i modelli organizzativi non sono risultati significativi, il valore atteso della spesa diventa:

$$\hat{y}_i = \hat{\alpha} + \hat{\beta}'\boldsymbol{X}_i + \hat{\gamma}'\boldsymbol{W}_i$$

Si è, quindi, proceduto alla stima del Fabbisogno Standard Teorico (FST), per ogni Provincia, considerando sia la variabile relativa al trasporto privato "Imprese, Autoscuole, Scuole nautiche, Studi, Officine (A05+..+A11)" (x_i) sia le interazioni tra la presenza della delega regionale per il servizio di TPL e le altre variabili di regressione (w_i):

$$FST_i = \hat{\alpha} + \hat{\beta}'\boldsymbol{X}_i + \hat{\gamma}w_i \tag{5}$$

Successivamente è stato calcolato il Fabbisogno Standard Assegnato (FSA) non considerando la componente relativa alle variabili condizionate alla presenza della delega regionale per il servizio di TPL, in quanto finanziata dalle Regioni ($w^* = 0$):

$$FSA_i = \hat{\alpha} + \hat{\beta}'\boldsymbol{X}_i + \hat{\gamma}w_i^* \tag{6}$$

Ne consegue che la differenza Δ_i tra il valore di spesa corrente procapite ed il Fabbisogno Standard Assegnato è pari a:

$$\Delta_i = y_i - FSA_i = \hat{\gamma}(w_i - w_i^*) + \hat{\delta}'\boldsymbol{Z}_i + \hat{\varepsilon}_i \tag{7}$$

Seguendo questo schema, la differenza Δ_i può essere scomposta in tre componenti additive:

$\Delta_i^1 = \hat{\gamma}(w_i - w_i^*)$	rappresenta la parte di variabilità correlata alle variabili "obiettivo" per l'Ente Locale (gestione su delega regionale del servizio di TPL);
$\Delta_i^2 = \hat{\delta}'\mathbf{Z}_i$	misura la variabilità connessa con i modelli organizzativi adottati dall'Ente Locale (per la gestione delle Funzioni nel campo dei trasporti i modelli organizzativi individuati non sono risultati significativi);
$\Delta_i^3 = \hat{\varepsilon}_i$	rappresenta la parte restante della differenza tra il valore di spesa corrente procapite e il fabbisogno standard stimato.

Dopo la stima del Fabbisogno Standard Teorico (FST) e del Fabbisogno Standard Assegnato (FSA), è possibile calcolare per ogni Provincia due indicatori di fabbisogno relativo, corrispondenti ai coefficienti di riparto $\mathrm{FST_CR_i}$ e $\mathrm{FSA_CR_i}$ riportati di seguito:

$$\mathrm{FST_CR_i} = \frac{\mathrm{N_i \cdot FST_i}}{\sum_i \mathrm{N_i \cdot FST_i}} \tag{8}$$

$$\mathrm{FSA_CR_i} = \frac{\mathrm{N_i \cdot FSA_i}}{\sum_i \mathrm{N_i \cdot FSA_i}} \tag{9}$$

dove $\mathrm{N_i}$ è la numerosità del *gruppo client,* che per le Funzioni riguardanti la gestione del territorio, corrisponde alla popolazione residente.

Tali indicatori di fabbisogno relativo ($\mathrm{FST_CR_i}$ e $\mathrm{FSA_CR_i}$) possono essere utilizzati, congiuntamente con quelli delle altre funzioni fondamentali, per il calcolo, per ogni Provincia, di un coefficiente di riparto complessivo della spesa di riferimento per le funzioni fondamentali in linea con i saldi generali di finanza pubblica.

L'applicazione della metodologia per il calcolo del Fabbisogno Standard ha riguardato tutte le Province.

Si precisa che i Fabbisogni Standard (Teorico ed Assegnato) stimati non hanno diretta valenza dal punto di vista finanziario, ma sono solo di ausilio al calcolo dei coefficienti di riparto.

Per le Funzioni nel campo dei trasporti è stato scelto come Fabbisogno Standard di riferimento il Fabbisogno Standard Assegnato (FSA).

Nella **Tabella 9** è riportato il confronto tra i coefficienti di riparto relativi al Fabbisogno Standard di riferimento e la spesa corrente utilizzata ai fini della determinazione dei Fabbisogni Standard, aggregati per classe dimensionale, per area territoriale, per regione e per modello organizzativo.

Nell'**Allegato 6** vengono riportati, per ogni Provincia, i coefficienti di riparto relativi alla spesa utilizzata per la stima dei Fabbisogni Standard e al Fabbisogno Standard di riferimento per le Funzioni nel campo dei trasporti.

Tabella 9 - Confronto tra Coefficienti di riparto aggregati della Spesa corrente e del Fabbisogno Standard di riferimento per classe dimensionale, per area territoriale, per regione e per modello organizzativo

Classe dimensionale	Numerosità	Popolazione al 31/12/2010	Spesa corrente utilizzata per la stima dei fabbisogni standard % del totale (A)	Fabbisogno standard % del totale (B)	Differenza % (B-A)/A
Fino a 200.000 Abitanti	9	1.479.986	5,6243	5,4652	-2,8
200.000 - 250.000 Abitanti	13	2.922.242	9,0528	8,6760	-4,2
250.000 - 350.000 Abitanti	14	4.384.328	11,9408	11,3330	-5,1
350.000 - 450.000 Abitanti	17	6.744.804	16,3467	16,6068	1,6
450.000 - 800.000 Abitanti	13	7.696.059	18,3613	18,1348	-1,2
800.000 - 1.500.000 Abitanti	16	15.537.397	27,4199	24,6627	-10,1
Oltre 1.500.000 Abitanti	4	12.733.988	11,2542	15,1216	34,4
Area Territoriale					
Nord-ovest	24	15.991.837	29,8544	29,7840	-0,2
Nord-est	16	9.370.272	19,4430	17,8453	-8,2
Centro	22	11.950.322	25,1814	22,2153	-11,8
Sud	24	14.186.373	25,5212	30,1555	18,2
Regione					
Piemonte	8	4.457.335	12,2484	11,7419	-4,1
Lombardia	12	9.917.714	13,5990	14,3711	5,7
Veneto	7	4.937.854	9,7913	8,5275	-12,9
Liguria	4	1.616.788	4,0070	3,6710	-8,4
Emilia-Romagna	9	4.432.418	9,6517	9,3178	-3,5
Toscana	10	3.749.813	9,5858	7,5860	-20,9
Umbria	2	906.486	2,2863	2,6292	15,0
Marche	5	1.565.335	4,2584	3,5851	-15,8
Lazio	5	5.728.688	9,0509	8,4150	-7,0
Abruzzo	4	1.342.366	4,6882	3,8578	-17,7
Molise	2	319.780	1,6909	1,6886	-0,1
Campania	5	5.834.056	5,9135	8,2811	40,0
Puglia	6	4.091.259	5,3508	8,1617	52,5
Basilicata	2	587.517	2,0603	2,4886	20,8
Calabria	5	2.011.395	5,8175	5,6777	-2,4
Modello Organizzativo					
1)Province con elevato ricorso a forme di esternalizzazione	9	5.950.669	11,5263	12,0088	4,2
2)Province con basso ricorso a forme di esternalizzazione	77	45.548.135	88,4737	87,9912	-0,5
TOTALE	***86***	***51.498.804***	***100,0000***	***100,0000***	***0,0***

ALLEGATI

ALLEGATO 1 - MODELLO TEORICO DI RIFERIMENTO

Si consideri uno stato suddiviso in varie giurisdizioni il cui governo locale, eletto democraticamente dai cittadini residenti, ha la funzione di amministrare la fornitura dei servizi pubblici locali utilizzando come fonte di finanziamento le imposte locali a carico dei residenti la cui capacità fiscale è perequata dallo stato centrale[10]. La domanda di servizi pubblici locali è espressa durante il periodo elettorale e se si assume la validità del teorema dell'elettore mediano, la competizione elettorale porterà alla vittoria il partito il cui programma massimizza l'utilità dell'elettore mediano sotto il suo vincolo di bilancio:

$$max_{C,G_e} u(C, G_e)\ s.t.\ \tilde{R} = \tilde{C} + t\tilde{B};\ tNB = yG_e \tag{10}$$

dove C è il livello di consumo privato, G_e è il livello dei servizi pubblici locali (dove il pedice e identifica l'output come endogeno) $\tilde{R}$ è il livello di reddito, t e $\tilde{B}$ sono rispettivamente l'aliquota delle imposte locali e la base imponibile. Tutte le variabili, ad eccezione dell'aliquota t, sono riferite ai valori mediani relativi alla giurisdizione in esame. Il livello delle imposte locali, espresso attraverso l'aliquota t, è annunciato in campagna elettorale in modo tale da pareggiare il vincolo di bilancio del governo locale[11], dove y è il costo unitario di fornitura del servizio pubblico locale; B è la base imponibile media; N è la popolazione residente. Quindi, l'aliquota delle imposte locali è data dal rapporto tra il costo totale del servizio pubblico locale e la base imponibile complessiva $\frac{yG_e}{NB}$.

Risolvendo il problema dell'elettore mediano in (10), assumendo che lo scostamento tra la base imponibile media e la base imponibile mediana risulti di modica entità, si ottiene la domanda del servizio pubblico G_e che espressa in termini unitari diventa:

$$g_e = d(\mathrm{R}, \mathrm{Q}, y) \tag{11}$$

dove Q rappresenta gli aspetti demografici e socio-economici che caratterizzano le preferenze/necessità dei cittadini.

A questo punto il governo locale eletto sarà quello che riuscirà a produrre g_e al minor costo possibile in modo da minimizzare l'aliquota t e quindi il carico fiscale sull'elettore mediano. Il mantenimento di questa politica durante il periodo post-elettorale sarà garantita dalla volontà del governo in carica di massimizzare la sua probabilità di

[10] Tra le fonti di finanziamento degli enti locali un ruolo fondamentale è assunto anche dai trasferimenti intergovernativi, questi ultimi sono trascurati nel modello in quanto non influenzano le scelte dei cittadini e degli amministratori locali. Questa impostazione è pienamente in linea, inoltre, con il futuro assetto del sistema di finanziamento della spesa corrente delle funzioni fondamentali degli enti locali italiani in cui i trasferimenti avranno solo natura perequativa (L. 42 / 2009 art. 11 comma 1B).

[11] Nell'annunciare il livello ottimale delle imposte locali, si assume che i candidati seguano una strategia *Cournot-Nash* trattando le scelte annunciate nelle altre giurisdizioni come parametri.

rielezione. Inoltre, l'obiettivo della minimizzazione del costo di produzione è ampiamente giustificato se si considera l'ipotesi di Tiebout[12], che costituisce la colonna portante di molti modelli teorici di finanza pubblica locale[13]. Un'ultima giustificazione dell'obiettivo di minimizzazione del costo di produzione proviene, infine, dai vincoli di spesa imposti dal governo centrale. Sulla scorta di queste assunzioni, quindi, il problema di ottimizzazione del governo locale può essere stilizzato nel modo seguente:

$$\min_x t \quad s.t. \qquad t = \frac{x'p}{NB}; \quad G_e = g(x, A, g_s) \tag{12}$$

dove x è il vettore degli input e p è il vettore dei rispettivi prezzi. Al vincolo legato al pareggio del bilancio, in questo caso, si aggiunge quello della funzione di produzione dei servizi pubblici. Nella funzione di produzione si assume che la produttività totale dei fattori è composta di due variabili:

- g_s volta a catturare le risorse impiegate nei fattori esogeni di carico (si tratta, ad esempio, dei servizi svolti dalla Provincia per Amministrazioni di livello superiore ed in generale di attività non direttamente riconducibili alle scelte locali);
- A che cattura l'impatto dei fattori ambientali esogeni sulla capacità di produzione del bene pubblico locale[14].

Risolvendo il problema di ottimizzazione del governo locale nella (12), si ottengono le funzioni di domanda degli input e quindi la seguente funzione del costo unitario di produzione dei servizi pubblici:

$$\frac{Y}{N} = s(g_e, g_s, p, A) \tag{13}$$

dove $Y = yG_e$ corrisponde al costo totale.

In conclusione, il livello ottimale del servizio pubblico locale e il suo costo di fornitura procapite sono determinati simultaneamente all'interno di un modello strutturale di due equazioni: la (11) e la (13). Sia il costo, sia la domanda dei servizi pubblici, sono variabili endogene il cui valore ottimale scaturisce dall'interazione tra amministratori locali e cittadini nel processo di allocazione delle risorse tra settore pubblico e settore privato.

[12] Secondo l'ipotesi di Tiebout i cittadini esaminano i pacchetti fiscali offerti delle varie giurisdizioni e decidono di localizzare la propria residenza nella giurisdizione che offre la migliore combinazione tra imposte locale e servizi pubblici, di qui la celebre espressione secondo cui in base all'ipotesi di Tiebout i cittadini votano con i piedi.

[13] Per una rassegna generale dei modelli teorici di finanza pubblica locale si consideri:
Daniel L. Rubinfeld (1987) "The Economics of the Local Public Sector" in A. Auerbach e M. Feldstein, eds., Handbook of Public economics, Volume 2, pp. 571-645;
Stephen L. Ross e John Yinger (1999) "Sorting and Voting: A Review of the Literature on Urban Public Finance." in Cheshire, Paul, e Edwin S. Mills (eds.), Handbook of Regional and Urban Economics, Volume 3, pp. 2001-2060.

[14] La variabile A da ultimo, misura come la produzione dei servizi pubblici locali è influenzata dalle caratteristiche ambientali dell'ente. Per ambiente s'intende, per esempio, sia gli aspetti morfologici, sia quelli di tipo socio-economici che non influenzano, però, le preferenze locali circa il livello dei servizi pubblici. Si tratta, in sostanza, di tutti quegli elementi esogeni che possono in qualche modo favorire oppure ostacolare, a parità di altre condizioni, la fornitura dei beni pubblici locali.

A questo punto, sostituendo l'equazione (11) nella (13), e in virtù della sostanziale equivalenza tra il costo unitario e quello procapite, si ottiene il costo unitario dei servizi in funzione di tutte le variabili esogene:

$$y = f(Q, R, p, A, g_s) \tag{14}$$

L'equazione (14), però, non ha più le proprietà di una funzione di costo, perché non presenta tra le variabili indipendenti la quantità del servizio pubblico locale domandata in equilibrio. La (14) esprime, invece, il livello di spesa corrente procapite ottimale in funzione delle preferenze/necessità dei cittadini e delle altre caratteristiche dell'Ente Locale.

In conclusione, il modello teorico ci dà indicazioni ben precise su come procedere alla valutazione del fabbisogno stimando una funzione di spesa che presenta a sinistra del modello la spesa storica unitaria e a destra le seguenti categorie di variabili:

- La prima include il Reddito e gli aspetti demografici e socio-economici necessari a catturare le preferenze/necessità locali circa la domanda di servizi pubblici (variabili di contesto relative alla domanda);
- La seconda è costituita dai prezzi dei fattori produttivi;
- La terza è composta dalle caratteristiche ambientali che influiscono sulla produttività totale dei fattori (variabili di contesto relative all'offerta);
- L'ultima è rappresentata da un insieme di variabili relative ai fattori esogeni di carico.

PROGETTO FABBISOGNI STANDARD in collaborazione con SOSE, Unione Province d'Italia, UPI

Questionario FP03U - Funzioni nel campo dei trasporti

Funzioni nel campo dei trasporti

QUADRO A – Elementi specifici dell'Ente e del territorio

Trasporto Pubblico Locale (TPL)

A01	Percorrenza annua di TPL	Km/anno
A02	- di cui per servizi integrativi, aggiuntivi, atipici, programmati	Km/anno
A03	Viaggiatori trasportati abbonati	Numero/anno
A04	Viaggiatori trasportati ordinari	Numero/anno

Trasporto privato

		Numero
A05	Imprese iscritte all'Albo Provinciale di autotrasporto merci conto terzi (media triennio 2009-2011)	
A06	Imprese autorizzate al trasporto merci conto proprio (media triennio 2009-2011)	
A07	Imprese presenti sul territorio autorizzate al trasporto viaggiatori	
A08	Autoscuole e centri di istruzione automobilistica	
A09	Scuole nautiche	
A10	Studi di consulenza automobilistica	
A11	Officine di revisione automobilstica	

QUADRO D – Personale impiegato direttamente dall'Ente, addetto alle Funzioni nel campo dei Trasporti anche se contabilizzato in altre funzioni

		Unità persona/anno	% delle Unità persona/anno dedicate alle Funzioni nel campo dei Trasporti
D01	Personale dipendente non dirigente con contratto a tempo indeterminato	,00	%
D02	Personale dipendente dirigente con contratto a tempo indeterminato	,00	%
D03	Incarichi conferiti ai sensi dell'art.110, commi 1 e 2 D. Lgs. 267/2000	,00	%
D04	Personale dipendente non dirigente con contratto a tempo determinato	,00	%
D05	Collaborazioni coordinate e continuative, altre forme di rapporto di lavoro flessibile	,00	%
D06	Lavoratori socialmente utili	,00	%
D07	Personale in convenzione (ai sensi degli artt. 13 e 14 del CCNL 22 gennaio 2004)	,00	%
D08	Personale previsto dall'art.90 del D. Lgs. 267/2000	,00	%
D09	Personale di cui all'art. 76 comma 1 del D.L. 112/2008, eccetto quello per gli incarichi conferiti ex art.110 D.Lgs. 267/2000 già considerato nei righi D03 e D05	,00	%
D10	Dipendenti comandati presso altri enti	,00	
D11	Dipendenti distaccati presso altri enti	,00	

QUADRO E – Unità Locali utilizzate direttamente dall'Ente in cui opera il personale indicato nel quadro D alla prima colonna

		Unità locali in proprietà	Unità locali in locazione	Unità locali in uso gratuito
E01	Numero complessivo di unità locali			
		Mq	Mq	Mq
E02	Superficie dei locali adibiti ad ufficio			
E03	Superficie dei locali adibiti ad archivio			
E04	Superficie dei locali adibiti ad autorimessa			

QUADRO F – Dotazioni strumentali utilizzate direttamente dall'Ente tramite cui opera il personale indicato nel quadro D alla prima colonna

		Numero in dotazione all'Ente
F01	Veicoli di servizio	
F02	Fotocopiatrici, scanner, stampanti	
F03	Computer	
F04	Plotter	
F05	Presenza di centri di INFO mobilità	Barrare la casella

Questionario FP03U - Funzioni nel campo dei trasporti

QUADRO L
Modalità di svolgimento del servizio

		% di tempo lavoro
L01	Pianificazione dei trasporti e della mobilità	%
L02	Gestione Trasporto Pubblico Locale (TPL)	%
L03	Gestione Trasporto privato - Merci	%
L04	Gestione Trasporto privato - Viaggiatori	%
L05	Gestione Trasporto privato - Servizi alla circolazione	%
		TOT = 100%

Gestione del Trasporto Pubblico Locale (TPL)

L06	Funzione delegata	Barrare la casella

Tipologia di gestione

L07	Diretta	Barrare la casella
L08	Titolare dei contratti	Barrare la casella
L09	Erogatore delle risorse	Barrare la casella

Copertura dei costi

L10	Grado di copertura dei costi (%)	%

QUADRO M
Output prodotti dalle Funzioni nel campo dei trasporti

Pianificazione dei trasporti e della mobilità

		Numero
M01	Conferenze di servizio	
M02	Piani di mobilità adottati	
M03	Provvedimenti di attuazioni (tramite accordi, convenzioni, ecc.)	

Trasporto Pubblico Locale (TPL)

		Numero
M04	Contratti di servizio	
M05	Autorizzazioni/licenze	
M06	Sanzioni	
M07	Ispezioni/sopralluoghi	
M08	Istanze servizi integrativi, aggiuntivi, atipici, programmati	
M09	Provvedimenti di variazione del programma di esercizio	
M10	Ricorsi amministrativi pendenti	
M11	Agevolazioni tariffarie rilasciate all'utenza finale	

Questionario FP03U - Funzioni nel campo dei trasporti

QUADRO M
Output prodotti dalle Funzioni nel campo dei trasporti

	Trasporto privato	Autotrasporto conto terzi	Trasporto conto proprio	Autoscuole	Scuole nautiche	Studi di consulenza automobilistica	Centri di revisione	Servizi fluviali e lacuali	Impianti a fune
M12	Autorizzazioni/licenze								
M13	Variazioni (sede, organico, preposto ecc.)								
M14	Cancellazioni/ cessazioni (sede, organico, preposto ecc.)								
M15	Ispezioni/controlli								
M16	Revoche								
M17	Sanzioni								
M18	Istanze per esami								
M19	Candidati che accedono all'esame								
M20	Attestati rilasciati								

QUADRO N
Funzioni nel campo dei Trasporti gestite in forma associata

		TPL	Trasporto Privato
	Gestione Associata in Consorzio		
N01	Numero delle forme associate in consorzio	Numero	Numero
	Gestione Associata in Convenzione		
N02	Numero delle forme associate in convenzione	Numero	Numero
N03	Provincia capofila	Barrare la casella	Barrare la casella
	Altre forme di Gestione Associata		
N04	Numero delle altre forme di gestione associata	Numero	Numero
N05	Provincia capofila	Barrare la casella	Barrare la casella

Questionario FP03U - Funzioni nel campo dei trasporti

QUADRO P
Dati sulle esternalizzazioni dei Servizi oggetto del questionario affidati a soggetti partecipati dall'Ente

P01	Numero dei soggetti partecipati dall'Ente (agenzie, consorzi, fondazioni, società, ecc.) cui è stato esternalizzato il servizio	Numero

		Le spese vanno riportate mantenendo la stessa classificazione adottata nel Certificato di Conto Consuntivo		
		Funzioni nel campo dei trasporti	Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo	Altre Funzioni
P02	Spese per acquisto di beni e prestazioni di servizi sostenute a favore dei soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio	,00	,00	,00
P03	Spese per personale distaccato sostenute a favore dei soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio	,00	,00	,00
P04	Spese correnti per Trasferimenti a favore dei soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio	,00	,00	,00
P05	Spese per Oneri straordinari di gestione corrente sostenute a favore dei soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio	,00	,00	,00
P06	Spese in conto capitale per Trasferimenti a favore dei soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio	,00	,00	,00
P07	- di cui per costituzione nell'anno di un nuovo soggetto	,00	,00	,00
P08	Spese in conto capitale per Conferimenti a favore dei soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio	,00	,00	,00
P09	- di cui per ripianamento delle perdite	,00	,00	,00
P10	- di cui per costituzione nell'anno di un nuovo soggetto	,00	,00	,00
P11	Spese in conto capitale per Partecipazioni a favore dei soggetti partecipati dall'Ente cui è stato esternalizzato il servizio	,00	,00	,00
P12	- di cui per costituzione nell'anno di un nuovo soggetto	,00	,00	,00

QUADRO R
Entrate destinate al finanziamento delle spese per le Funzioni nel campo dei Trasporti

	Nel Quadro vanno riportate le entrate afferenti alle "Funzioni nel campo dei trasporti" avendo cura di specificare come tali entrate sono state classificate nel Certificato di Conto Consuntivo 2010	Le entrate vanno riportate mantenendo la stessa classificazione adottata nel Certificato di Conto Consuntivo 2010	
		Titolo II - Entrate derivanti da contributi e trasferimenti correnti	Titolo III - Entrate extratributarie
R01	Unione Europea	,00	,00
R02	Stato	,00	,00
R03	Regione	,00	,00
R04	Altri soggetti pubblici	,00	,00
R05	Altri soggetti	,00	,00
R06	TOTALE ENTPATE	,00	,00
R07	Entrate per rimborsi ricevuti per personale comandato o in convenzione presso altre Amministrazioni	,00	,00
R08	Entrate per rimborsi ricevuti da soggetti (agenzie, consorzi, fondazioni, società, ecc.) cui è stato esternalizzato il servizio	,00	,00
R09	- di cui per spese per personale	,00	,00
R10	Entrate per Utili netti ricevuti da soggetti (agenzie, consorzi, fondazioni, società, ecc.) cui è stato esternalizzato il servizio	,00	,00
R11	Entrate connesse alla partecipazione in forme di gestione associata Trasporto Pubblico Locale (TPL)	,00	,00
R12	Entrate connesse alla partecipazione in forme di gestione associata Trasporto Privato	,00	,00

Questionario FP03U - Funzioni nel campo dei trasporti

QUADRO S
Spese

Nel Quadro vanno riportate le spese afferenti alle "Funzioni nel campo dei trasporti" avendo cura di specificare come tali spese sono state classificate nel Certificato di Conto Consuntivo 2010

Le spese vanno riportate mantenendo la stessa classificazione adottata nel Certificato di Conto Consuntivo

Spese di gestione diretta

		Funzioni nel campo dei Trasporti	Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo	Altre funzioni
S01	Spese per incarichi	,00	,00	,00
S02	Spese per pulizie	,00	,00	,00
S03	Spese per assicurazioni	,00	,00	,00
S04	Spese per vigilanza	,00	,00	,00
S05	Spese per locazione di immobili	,00	,00	,00
S06	Spese per manutenzione ordinaria di mezzi strumentali destinati allo svolgimento dl servizio compresa l'assistenza informatica)	,00	,00	,00
S07	Spese per noleggio di mezzi strumentali destinati allo svolgimento del servizio	,00	,00	,00
S08	Spese per leasing di mezzi strumentali destinati allo svolgimento del servizio	,00	,00	,00
S09	Spese per utenze (acqua, luce, gas, telefono, riscaldamento)	,00	,00	,00
S10	Spese per gettoni commissioni conto terzi e conto proprio	,00	,00	,00

Gestione in forma associata

S11	Spese per partecipazione in forme di gestione associata Trasporto Pubblico Locale (TPL)	,00	,00	,00
S12	Spese per partecipazione in forme di gestione associata Trasporto Privato	,00	,00	,00

Spese relative alla gestione del TPL

		Spese al netto dell'IVA	Spese per IVA
S13	Spese per contratti di servizio	,00	,00

Questionario FP03U - Funzioni nel campo dei trasporti

QUADRO T
Spese del Personale identificato alla prima colonna del quadro D

Nel Quadro vanno riportate le spese afferenti alle "Funzioni nel campo dei trasporti" avendo cura di specificare come tali spese sono state classificate nel Certificato di Conto Consuntivo 2010

		Funzioni nel campo dei Trasporti	Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo	Altre funzioni
T01	Retribuzioni lorde al personale dipendente non dirigente con contratto a tempo indeterminato	,00	,00	,00
T02	- di cui eventualmente di competenza di anni precedenti	,00	,00	,00
T03	Retribuzioni lorde al personale dipendente dirigente con contratto a tempo indeterminato	,00	,00	,00
T04	- di cui eventualmente di competenza di anni precedenti	,00	,00	,00
T05	Retribuzioni lorde al personale dipendente non dirigente con contratto a tempo determinato	,00	,00	,00
T06	Compensi per gli incarichi conferiti ai sensi dell'art.110, commi 1 e 2 D. Lgs. 267/2000	,00	,00	,00
T07	Spese per collaborazione coordinata e continuativa o altre forme di rapporto di lavoro flessibile	,00	,00	,00
T08	Eventuali emolumenti a carico dell'Ente corrisposti ai lavoratori socialmente utili	,00	,00	,00
T09	Spese sostenute dall'Ente per il personale in convenzione (ai sensi degli artt. 13 e 14 del CCNL 22 gennaio 2004)	,00	,00	,00
T10	Spese sostenute per il personale previsto dall'art.90 del D.Lgs. 267/2000	,00	,00	,00
T11	Spese di personale di cui all'art. 76 comma 1 del D.L. 112/2008 eccetto quelle per gli incarichi conferiti ex art.110 D. Lgs. 267/2000 già considerate nel rigo T06	,00	,00	,00
T12	Oneri riflessi a carico del datore di lavoro per contributi obbligatori	,00	,00	,00
T13	IRAP	,00	,00	,00
T14	Oneri per il nucleo familiare, buoni pasto e spese per equo indennizzo	,00	,00	,00
T15	Spesa per rimborso ad altre Amministrazioni per il personale in posizione di comando presso l'ente	,00	,00	,00
T16	- di cui contabilizzate nell'intervento 5 (Trasferimenti)	,00	,00	,00
T17	Spese per i rinnovi contrattuali in corso per personale dipendente non dirigente	,00	,00	,00
T18	- di cui eventualmente di competenza di anni precedenti	,00	,00	,00
T19	Spese per i rinnovi contrattuali in corso per personale dipendente dirigente	,00	,00	,00
T20	- di cui eventualmente di competenza di anni precedenti	,00	,00	,00
T21	Spese sostenute per formazione del personale	,00	,00	,00
T22	Altre spese	,00	,00	,00
T23	TOTALE (T01+T03+T05+T06+T07+T08+T09+T10+T11+T12+T13+T14+T15+T17+T19+T21+T22)	,00	,00	,00
T24	Entrate per rimborsi ricevuti per personale comandato o in convenzione presso altre Amministrazioni	,00	,00	,00
T25	- di cui contabilizzate nell'intervento 5 (Trasferimenti)	,00	,00	,00

QUADRO Z
Annotazioni

Z01	Annotazioni	

ALLEGATO 3 - MODALITÀ DI CALCOLO DELLA SPESA CORRENTE PER LA DETERMINAZIONE DEI FABBISOGNI STANDARD

Il Certificato di Conto Consuntivo per l'anno 2010 e il Questionario FP03U – Funzioni nel campo dei trasporti costituiscono i due strumenti informativi necessari per la determinazione del valore della Spesa corrente per stimare i Fabbisogni Standard. In particolare, mentre il CCC rappresenta il punto di partenza per la determinazione della spesa, il questionario FP03U è fondamentale per riclassificare e integrare il Certificato stesso.

Gli interventi di Spesa corrente da CCC considerati per stimare i Fabbisogni Standard sono i seguenti:

1. Personale;
2. Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime;
3. Prestazioni di servizi;
4. Utilizzo di beni di terzi;
5. Trasferimenti;
7. Imposte e tasse.

I quadri di riferimento del questionario FP03U per la costruzione della **Spesa corrente** utilizzata per la stima dei Fabbisogni Standard sono i seguenti:

- QUADRO D relativo alla numerosità del personale e al tempo effettivamente dedicato dagli addetti alle Funzioni nel campo dei trasporti;
- QUADRO P relativo alle spese per esternalizzazione a soggetti partecipati dall'Ente;
- QUADRO R relativo ad alcune voci di entrata non direttamente desumibili da CCC;
- QUADRO S relativo ad alcune voci di spesa non direttamente desumibili da CCC;
- QUADRO T relativo alle voci di spesa per il personale impiegato dall'Ente nelle Funzioni nel campo dei trasporti.

Al fine di ricostruire la Spesa corrente per stimare i Fabbisogni Standard, in grado di dare una rappresentazione del costo di gestione relativo ai servizi inerenti le Funzioni nel campo dei trasporti, si considerano i primi cinque Interventi e l'Intervento 7 del CCC, opportunamente integrati e corretti tramite le informazioni del questionario.

Il questionario è stato predisposto sia per ridurre il più possibile l'eterogeneità nelle modalità di compilazione dei Certificati di Conto Consuntivo da parte degli enti sia per avere informazioni di dettaglio che non sono previste nei Certificati.

La determinazione del valore della Spesa corrente per stimare i Fabbisogni Standard prevede due fasi:

- Prima fase: aggregazione degli Interventi 1-5 e Intervento 7 e integrazione con quanto rilevato nei quadri del Questionario;
- Seconda fase: correzione del risultato ottenuto nella prima fase attraverso l'utilizzo delle percentuali di tempo lavoro dedicato alle Funzioni nel campo dei trasporti.

La spesa di gestione corrente di base relativa alle Funzioni nel campo dei trasporti, determinata con la prima fase, si articola a sua volta, in due passaggi:

1. Individuazione della spesa direttamente desumibile dal CCC (Interventi da 1 a 5 e Intervento 7);
2. Correzione con quanto rilevato nel Questionario FP03U relativamente a:
    a. Spese contabilizzate nel CCC in altre funzioni ma attinenti alle Funzioni nel campo dei trasporti (colonne 2 e 3 dei Quadri P, S e T);
    b. Entrate non direttamente desumibili dal CCC.

Nella **Tabella 10** sono riportate le modalità di calcolo della spesa di gestione corrente di base relativa alle Funzioni nel campo dei trasporti, determinata con la prima fase.

Tabella 10 - Modalità di calcolo delle spese di gestione corrente di base

	Descrizione Variabile	Fonte	Variabile	Colonna
	Valori desunti direttamente dal CCC (Interventi da 1,2,3,4,5,7) [15]	CCC	Quadro 4 - Riga 075	1,2,3,4,5,7
+	Spese di gestione diretta e di gestione in forma associata attratte da altre funzioni	Questionario	S01+S02+S03+S04+S05+S06+S07+S08+S09+S10+S11+S12+P02+P03+P04	2,3
+	Spese del personale attratte da altre funzioni	Questionario	T01+T03+T05+T06+T07+T08+T09+T10+T11+T12+T13+T14+T15+T17+T19+ T21+T22	2,3
-	Spese di personale di competenze di anni precedenti	Questionario	T02,T04,T18,T20	1,2,3
-	Rimborsi per il personale comandato o in convenzione contabilizzato nel quadro 2 del CCC	Questionario	MIN(R7 (col.1,2); T23 (col.1,2,3)) *Viene tolto R7 fino a concorrenza in T23*	1,2,3
-	Rimborsi per il personale comandato o in convenzione contabilizzato nel quadro 4 del CCC	Questionario	Da applicare solo se T24 (col.1,2,3) è diverso da R7 (col.1,2) MIN(T24 (col. 2,3); T23 (col.1,2,3) - MIN(R7 (col.1,2); T23 (col.1,2,3))) *Viene tolto T24 fino a concorrenza in T23 al netto di R7*	2,3 [16]
-	Entrate da soggetti partecipati dall'Ente e per partecipazione in forme di gestione associata	Questionario	R8 + R10 + R11 + R12	1,2
=		**SPESE DI GESTIONE CORRENTE DI BASE** *Se il totale della spesa è negativa viene posta uguale a zero*		

La seconda fase del calcolo prevede che dall'ammontare di spesa di gestione corrente di base venga sottratto l'ammontare di spesa del personale, desumibile dalle informazioni contenute nei Quadri D e T, riferito alla percentuale di lavoro che il personale dedica a Funzioni diverse dalle Funzioni nel campo dei trasporti.

Spesa corrente Fabbisogni Standard = Spesa di gestione corrente di base –

(Spesa del personale – Spesa del personale normalizzata).

[15] Il valore desunto direttamente dal CCC (interventi da 1 a 5, 7) dovrebbe comprendere le seguenti voci del questionario:

	Descrizione	Fonte	Variabile	Colonna
	Spese di gestione diretta e associata	Questionario	S01+S02+S03+S04+S05+S06+S07+S08+S09+S10+S11+P02+P03+P04	1
+	Spese del personale	Questionario	T01+T03+T05+T06+T07+T08+T09+T10+T11+T12+T13+T14+T15+T17+T19+T21+T22	1

[16] Considerando che nel questionario le spese vanno indicate al lordo di eventuali entrate, nel caso in cui il corrispondente valore riportato nel questionario sia superiore a quello del CCC (interventi 1,2,3,4,5,7), viene preso a riferimento il valore del questionario. In tal caso va considerata anche la colonna 1 nel calcolo dei "Rimborsi per il personale comandato o in convenzione contabilizzato nel quadro 4 del CCC".

La spesa del personale è ricostruibile sulla base della seconda colonna della **Tabella 11**.
La spesa del personale normalizzata è ricostruibile applicando la percentuale di normalizzazione riportata nella terza colonna della **Tabella 11**.

Tabella 11 - Modalità di calcolo della spesa del personale

Tipologia di costo del lavoro del personale	**Voci del questionario[17]**	**% di normalizzazione**
1) Costo del lavoro del personale dipendente non dirigente a tempo indeterminato	(T01-T02) + quota(T12) + quota(T13) + quota(T17-T18)	D00102/100
2) Costo del lavoro del personale dipendente dirigente a tempo indeterminato	(T03-T04) + quota(T12) + quota(T13) + quota(T19-T20)	D00202/100
3) Costo del lavoro del personale dipendente non dirigente a tempo determinato	T05 + quota(T12) + quota(T13) + quota(T17-T18)	D00402/100
4) Costo del lavoro per incarichi conferiti ai sensi dell'art. 110 commi 1 e 2 D. Lgs. 267/2000	T06 + quota(T12) + quota(T13) + quota(T19-T20)	D00302/100
5) Costo del lavoro per collaborazioni coordinate e continuative e altre forme di rapporto di lavoro flessibile	T07 + quota(T12) + quota(T13)	D00502/100
6) Costo del lavoro per LSU	T08 + quota(T12) + quota(T13)	D00602/100
7) Costo del lavoro per personale in convenzione	T09+ quota(T12) + quota(T13) + quota(T17-T18)	D00702/100
8) Costo del lavoro del personale previsto dall'art. 90 D. Lgs. 267/2000	T10 + quota(T12) + quota(T13) + quota(T17-T18)	D00802/100
9) Costo del lavoro del personale art. 76 comma 1 del D.L. 112/2008	T11 + quota(T12) + quota(T13) + quota(T17-T18)	D00902/100
10) Costo del lavoro per rimborsi ad altre amministrazioni per personale in posizione di comando	T15	% complessiva di normalizzazione [18]
11) Altre spese	T14+T21+T22 + Quote non suddivisibili	% complessiva di normalizzazione

[17] Le quote sono da calcolare in proporzione alla voce base.
[18] La % complessiva di normalizzazione è calcolata rapportando in percentuale la somma delle voci da 1 a 9 normalizzate alla somma delle voci da 1 a 9 non normalizzate.

ALLEGATO 4 - FORMULE DI CALCOLO DELLE VARIABILI INDIPENDENTI

Di seguito sono riportate le formule delle variabili indipendenti utilizzate per la stima dei Fabbisogni Standard unitari.

Tipologia	Variabile	Fonte	Formula di calcolo
CONTESTO	Trasporto Privato - Imprese, Autoscuole, Scuole nautiche, Studi, Officine (A05+..+A11) PROCAPITE	Questionario	(A05+A06+A07+A08+A09+A10+A11) / Popolazione residente 2010
CONTESTO	Presenza della delega regionale per il servizio di TPL	Questionario	La funzione TPL è delegata alla Provincia se L06=1, altrimenti L06=0.
INVESTIMENTI	Interazione tra presenza della delega regionale per il servizio di TPL e Interventi per investimenti (media 2008-2009 deflazionata) PROCAPITE	CCC Questionario	CCC 2008 e 2009 Quadro 5 {[(Rigo 90 Colonna 11 2008/ Popolazione residente 2008) + (Rigo 90 Colonna 11 2009/ Popolazione residente 2009)]/2} * L06 deflazionata [19]
CONTESTO	Interazione tra presenza della delega regionale per il servizio di TPL e Superficie territoriale PROCAPITE	Questionario ISTAT	(Superficie territoriale / Popolazione residente 2010) * L06
CONTESTO	Interazione tra presenza della delega regionale per il servizio di TPL e Presenze turistiche in alberghi e strutture complementari PROCAPITE	Questionario ISTAT	(Presenze turistiche in alberghi e strutture complementari / Popolazione residente 2010) * L06
CONTESTO	Interazione tra presenza della delega regionale per il servizio di TPL e Km per 100 km2 delle reti urbane di TPL PROCAPITE	Questionario ISTAT-CNEL	(Km per 100 km² delle reti urbane di TPL / Popolazione residente 2010) * L06
CONTESTO	Interazione tra presenza della delega regionale per il servizio di TPL e Percorrenza annua di TPL PROCAPITE	Questionario	(A01/ Popolazione residente 2010) * L06

[19] Gli investimenti sono deflazionati in base agli indici dei prezzi al consumo (NIC senza tabacchi) anno base 2010.

ALLEGATO 5 - COEFFICIENTI DELLA FUNZIONI DEI FABBISOGNI STANDARD

Si riporta di seguito la stima OLS dei coefficienti stimati della "Funzione dei Fabbisogni Standard".

Variabile	Stima OLS		Stima OLS Standardizzata	Elasticità rispetto ai valori medi
INTERCETTA	40,92988091	***		
CONTESTO **Trasporto Privato - Imprese, Autoscuole, Scuole nautiche, Studi, Officine (A05+..+A11)** PROCAPITE - Differenza dalla media (media = 0,00844393)	234,40055607	**	0,07677400	0,06800965
CONTESTO **Dummy TPL**	-11,12054592		-0,18358144	-0,30658016
INVESTIMENTI **Interventi per Investimenti (Funzioni nel campo dei Trasporti - Media procapite 2008-2009 deflazionata) - in presenza della delega regionale per il servizio TPL** PROCAPITE - Differenza dalla media (media = 1,14815762)	0,97638001	**	0,10417476	0,03852013
CONTESTO **Superficie totale della Provincia (Kmq Procapite) - in presenza della delega regionale per il servizio TPL** PROCAPITE - Differenza dalla media (media = 0,00488107)	1.907,52735929	**	0,32609079	0,31992863
CONTESTO **Presenze turistiche 2009 Procapite - in presenza della delega regionale per il servizio TPL** PROCAPITE - Differenza dalla media (media = 5,75557651)	0,60666149	**	0,16237185	0,11997826
CONTESTO **Densità delle reti urbane di TPL (Km per 100 km2 - Valore del capoluogo di provincia) - in presenza della delega regionale per il servizio TPL** PROCAPITE - Differenza dalla media (media = 140,06279070)	0,06338447	**	0,28528174	0,30505134
CONTESTO **A01 - Percorrenza annua di TPL (Km/anno Procapite) - in presenza della delega regionale per il servizio TPL** PROCAPITE - Differenza dalla media (media = 17,44977984)	0,91246379	***	0,52414770	0,54710778

R^2 = 0.7721

******* **P-value < 0,001**
****** **0,001 <= P-value < 0,05**
***** **0,05 <= P-value < 0,10**

ALLEGATO 6 - COEFFICIENTI DI RIPARTO RELATIVI ALLA SPESA CORRENTE E AL FABBISOGNO STANDARD

Regione	Provincia	Coefficiente di riparto relativo alla Spesa utilizzata per la stima dei Fabbisogni Standard	Coefficiente di riparto relativo al Fabbisogno Standard
PIEMONTE	Alessandria	0,014472718402	0,012998591915
PIEMONTE	Asti	0,008872060405	0,005665260744
PIEMONTE	Biella	0,006488885029	0,006095163288
PIEMONTE	Cuneo	0,031207395881	0,022164498811
PIEMONTE	Novara	0,006473162910	0,009587064256
PIEMONTE	Torino	0,038670412996	0,048331355467
PIEMONTE	Verbano-Cusio-Ossola	0,006626505120	0,006625444944
PIEMONTE	Vercelli	0,009673274358	0,005951989953
LOMBARDIA	Bergamo	0,020097832347	0,020978361214
LOMBARDIA	Brescia	0,028253393991	0,020907753170
LOMBARDIA	Como	0,007504352405	0,009597367622
LOMBARDIA	Cremona	0,007872139020	0,005931237689
LOMBARDIA	Lecco	0,004968507646	0,005168888029
LOMBARDIA	Lodi	0,005057413381	0,003336911979
LOMBARDIA	Mantova	0,009896895690	0,007526639511
LOMBARDIA	Milano	0,017134373684	0,032103155968
LOMBARDIA	Monza e della Brianza	0,007180912238	0,007693493568
LOMBARDIA	Pavia	0,015534767745	0,010761719141
LOMBARDIA	Sondrio	0,004449074349	0,008622302232
LOMBARDIA	Varese	0,008039871621	0,011082914561
VENETO	Belluno	0,018392447782	0,012019592223
VENETO	Padova	0,011023180008	0,011959248399
VENETO	Rovigo	0,003464349925	0,005652098637
VENETO	Treviso	0,015221201464	0,012677733764
VENETO	Venezia	0,010139743467	0,013525470903
VENETO	Verona	0,016928839980	0,015597641151
VENETO	Vicenza	0,022743345130	0,013842867983
LIGURIA	Genova	0,018678294301	0,014002569094
LIGURIA	Imperia	0,003217703504	0,007367383998
LIGURIA	La Spezia	0,005729448460	0,004780750465
LIGURIA	Savona	0,012445028868	0,010558906078
EMILIA-ROMAGNA	Bologna	0,023026458506	0,018321438528
EMILIA-ROMAGNA	Ferrara	0,005470386668	0,008868549449

Regione	Provincia	Coefficiente di riparto relativo alla Spesa utilizzata per la stima dei Fabbisogni Standard	Coefficiente di riparto relativo al Fabbisogno Standard
EMILIA-ROMAGNA	Forlì-Cesena	0,009993125998	0,008167493943
EMILIA-ROMAGNA	Modena	0,011789073605	0,013537117473
EMILIA-ROMAGNA	Parma	0,012443163661	0,011289967012
EMILIA-ROMAGNA	Piacenza	0,011611515689	0,008817388566
EMILIA-ROMAGNA	Ravenna	0,005976933599	0,008936405872
EMILIA-ROMAGNA	Reggio nell'Emilia	0,012881356504	0,009911472052
EMILIA-ROMAGNA	Rimini	0,003324702717	0,005328209678
TOSCANA	Arezzo	0,009224002530	0,008158007208
TOSCANA	Firenze	0,029433297296	0,014920226143
TOSCANA	Grosseto	0,010857939407	0,009515263414
TOSCANA	Livorno	0,006277782999	0,006182900649
TOSCANA	Lucca	0,010507878561	0,008220580693
TOSCANA	Massa-Carrara	0,004088632467	0,005419203929
TOSCANA	Pisa	0,010250669232	0,007302955368
TOSCANA	Pistoia	0,003516024733	0,004917908645
TOSCANA	Prato	0,001529283126	0,002460837909
TOSCANA	Siena	0,010172027586	0,008762049488
UMBRIA	Perugia	0,015504324006	0,020149555518
UMBRIA	Terni	0,007359065201	0,006142036045
MARCHE	Ancona	0,008598650258	0,008293070014
MARCHE	Ascoli Piceno	0,004919583093	0,004363690391
MARCHE	Fermo	0,003929372451	0,003473514537
MARCHE	Macerata	0,011538509723	0,009336274939
MARCHE	Pesaro e Urbino	0,013597831735	0,010384897559
LAZIO	Frosinone	0,019605052912	0,010496376156
LAZIO	Latina	0,010841516720	0,009675675717
LAZIO	Rieti	0,009815119174	0,008783200975
LAZIO	Roma	0,039496611349	0,045465040675
LAZIO	Viterbo	0,010750463555	0,009729735301
ABRUZZO	Chieti	0,015332911876	0,010333821249
ABRUZZO	L'Aquila	0,016078041769	0,015560205129
ABRUZZO	Pescara	0,005048797871	0,005516406146
ABRUZZO	Teramo	0,010422389880	0,007167647869
MOLISE	Campobasso	0,010922275779	0,011534147882
MOLISE	Isernia	0,005986796063	0,005351851605
CAMPANIA	Avellino	0,005383330864	0,012903118093
CAMPANIA	Benevento	0,004030299268	0,008125531623
CAMPANIA	Caserta	0,012933523198	0,012674938417

Regione	Provincia	Coefficiente di riparto relativo alla Spesa utilizzata per la stima dei Fabbisogni Standard	Coefficiente di riparto relativo al Fabbisogno Standard
CAMPANIA	Napoli	0,017240519917	0,025316051583
CAMPANIA	Salerno	0,019547476121	0,023791102492
PUGLIA	Bari	0,018996533127	0,019825922862
PUGLIA	Barletta-Andria-Trani	0,004736020588	0,006689297863
PUGLIA	Brindisi	0,005275921467	0,010303469803
PUGLIA	Foggia	0,008067019260	0,018933100246
PUGLIA	Lecce	0,011955041084	0,014825284622
PUGLIA	Taranto	0,004477137632	0,011039503058
BASILICATA	Matera	0,006118063476	0,008502330675
BASILICATA	Potenza	0,014485014695	0,016383444671
CALABRIA	Catanzaro	0,011298599768	0,010240060594
CALABRIA	Cosenza	0,031171627823	0,024777248340
CALABRIA	Crotone	0,005802849585	0,005143092850
CALABRIA	Reggio di Calabria	0,006430921096	0,012011739256
CALABRIA	Vibo Valentia	0,003471000623	0,004605262472