

## COMMISSIONE TECNICA PER I FABBISOGNI STANDARD

### VERBALE N. 21

Il giorno 1 del mese di giugno dell'anno 2017 alle ore 10,15 presso la sala 0222 del Ministero dell'Economia e delle Finanze si è riunita in seguito a regolare convocazione la Commissione Tecnica per i fabbisogni standard, istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 23 febbraio 2016.

Sono presenti i seguenti membri effettivi della Commissione Tecnica: Prof. Luigi Marattin (Presidente, designato dal Presidente del Consiglio dei Ministri), dott. Salvatore Bilardo, dott. Rocco Aprile e dott.ssa Maria Teresa Monteduro (MEF), dott. Andrea Ferri (IFEL) e dott. Antonello Turturiello (Regione Lombardia).

Sono presenti i seguenti membri supplenti: dott. Gerolamo Giungato (ISTAT), dott. Marco Manzo (MEF), dott.ssa Larysa Minzyuk (IFEL) e dott. Ivo Rossi (PCM Affari Regionali). Sono altresì presenti i seguenti esperti esterni: dott. Marco Carotenuto (MEF), dott.ssa Cristina Equizzi, dott. Francesco Porcelli, dott. Marco Stradiotto e dott. Francesco Vidoli (SOSE), dott.ssa Maria Rosaria Brizi e dott. Angelo Mautone (MinTrasporti) e dott. Cesare Vignocchi (IFEL). Sono presenti inoltre il dott. Costanzo D'Ascenzo, la dott.ssa Sonia Caffù e la dott.ssa Anna Maria Ustino (MEF).

Il prof. Giuseppe Catalano, invitato alla riunione in qualità di esperto in TPL, è presente in collegamento skype.

Aprire la seduta il Presidente, Prof. Marattin, proponendo il primo punto all'Ordine del giorno, ovvero il verbale della seduta precedente della CTFS, che viene approvato all'unanimità dei presenti.

Il Presidente passa quindi ad introdurre, il tema dell'odierna riunione, dedicata interamente all'approfondimento del tema "Trasporto pubblico locale" evidenziando che per tale ragione sono presenti alcuni rappresentanti del MIT. Ricorda che nei bilanci delle Regioni la spesa per i trasporti ha un peso molto rilevante e che, al netto della componente sanitaria, è quella che incide maggiormente e pertanto merita una particolare attenzione.

Il Presidente passa, quindi, la parola al dott. Porcelli, invitandolo ad illustrare i risultati del lavoro svolto da SOSE. Porcelli richiama la presentazione della seduta del 16 maggio per la parte generale ricordando che i dati utilizzati nell'elaborazione sono generalmente quelli acquisiti dai bilanci armonizzati 2015 delle Regioni a statuto ordinario, salvo alcuni casi (per il Veneto e la Basilicata sono state acquisite informazioni direttamente da "Amministrazione Trasparente" mentre per le Regioni che non hanno adempiuto (Marche, Abruzzo, Campania) sono stati utilizzati i dati dei Bilanci COPAFF del 2013.

Il dott. Porcelli ricorda altresì che a fronte di una spesa corrente complessiva regionale di 117 miliardi, 99 miliardi e 700 milioni sono riferiti alla tutela della salute e che la spesa relativa ai trasporti (missione X), che ammonta a 6,48 mld circa, rappresenta il 37,4% dei rimanenti 17 mld, come meglio specificato nelle slide in presentazione. In particolare, esaminando nel dettaglio i 6,48 miliardi complessivi di spesa per i Trasporti, le voci preponderanti risultano quelle relative al TPL (3,754 mld) e al Trasporto ferroviario (2,627 mld) mentre sono molto inferiori quelle relative al Trasporto per le vie d'acqua (70 mln), Viabilità e strutture stradali (31 mln) e ancora più distanziate le voci relative a Altre modalità di trasporto (7 mln) e Politica regionale unitaria per i trasporti e il diritto alla mobilità (1 mln). Per quanto riguarda poi la

spesa per i trasporti rapportata agli abitanti, emerge che la Regione con la spesa più alta per abitante è la Basilicata, seguita da Calabria, Lazio e Molise mentre le Regioni con la minor spesa per abitante risultano Veneto, Marche ed Emilia Romagna.

Il dott. Porcelli passa, poi, ad illustrare la slide relativa ai dati ottenuti dall'Osservatorio Nazionale sulle politiche per il trasporto Pubblico Locale, riferiti alle Regioni a Statuto ordinario, relativi al periodo 2012-2014, finalizzata ad identificare la spesa di riferimento di ogni Regione; a tal fine, è possibile scegliere tra due opzioni: quella del Costo pubblico (riconducibile ai chilometri percorsi e ai passeggeri trasportati) e quella del Costo pubblico al netto del fondo nazionale trasporti. Porcelli specifica che i valori forniti dall'Osservatorio nazionale per le Regioni a statuto ordinario (come i corrispettivi totali e i ricavi da traffico totali) si riferiscono alla media annua del periodo 2012-2014 e fa presente che per quanto riguarda le risorse aggiuntive (slide n.13) ci sono dati poco chiari e che probabilmente si tratta delle entrate relative ai biglietti.

Interviene il dott. Angelo Mautone del MinTrasporti sul tema delle risorse aggiuntive e della biglietteria, specificando che in alcuni casi, come ad es. a Milano, i ricavi vengono incassati direttamente dal Committente. Il dott. Porcelli dice che occorre approfondire il tema per individuare con maggior precisione la quota di risorse aggiuntive, in particolare il flusso dei trasferimenti che vanno dalle Regioni agli Enti Locali in quanto è questo il vero punto dirimente e non soltanto con riferimento alla funzione del trasporto ma anche, ad esempio, per il sociale. Anche commentando la slide n. 16 Porcelli ribadisce che la persistenza del disallineamento nell'ambito della Missione X è riconducibile alla non conoscenza dei trasferimenti Regioni –Enti locali.

Il prof. Catalano in collegamento via skype chiede al Presidente di intervenire e il prof. Marattin acconsente previo chiarimento del dott. Stradiotto; quest'ultimo spiega che sul miliardo e mezzo circa che gli Enti territoriali versano alle Aziende di trasporto la situazione che emerge è molto eterogenea, in quanto vi sono Regioni o Province che versano pochissimo mentre altre effettuano versamenti cospicui.

Il prof. Catalano richiama l'attenzione su un aspetto metodologico che a suo giudizio manca all'analisi, ovvero la spesa latente connessa alla copertura dei disavanzi regionali delle aziende di notevole consistenza, tema che egli ritiene essere ben noto ai colleghi del MEF e che non può essere sottaciuto. Ricorda le ingenti somme reperite dal Fondo di sviluppo e coesione per ripianare i disavanzi di alcune Regioni (come i 55 milioni spesi per la Regione Umbria e i 600 milioni per la Campania) paventando il rischio che tale fenomeno si possa ripresentare per alcune città metropolitane. Il prof. Catalano aggiunge che non bisogna fermarsi all'aspetto della spesa pubblica ma occorre considerare anche altri fattori, come i ricavi, la capacità contributiva, le scelte politiche etc., evitando di legittimare comportamenti non virtuosi. Aggiunge il prof. Catalano che dal 1997 la normativa prevede un livello standard di copertura dei costi operativi con ricavi pari al 35% ma tale norma risulta inapplicabile in quanto non tiene conto delle specificità sia territoriali che di differente tipologia di trasporti (sottolinea che autobus, metro e treni non presentano certo le stesse dinamiche di costo); ulteriore problema metodologico è quello legato ai costi per le infrastrutture, poiché in alcune Regioni questi sono a carico della finanza statale ma questa scelta politica implica rilevanti conseguenze, tenuto conto peraltro che il canone che pagano le Regioni a RFI (Rete Ferrovie Italiane) è inferiore ai costi di gestione.

Il prof. Marattin chiede al prof. Catalano di stringere sul focus, pur considerando aspetti rilevanti come le eredità del passato e tenendo conto di alcune specificità, come ad esempio il caso delle Regioni con reti proprie.

Il prof. Catalano replica che l'operazione fondamentale consiste nel riuscire a rapportare il livello della spesa al livello dei servizi, valutando per ogni Regione quale sia il ritorno in termini di servizi della spesa correlata ai trasporti; Catalano spiega che su questo tema il MIT è molto attrezzato ed è in grado realizzare elaborazioni dei costi molto puntuali che possono essere messe a disposizione della CTFS. L'analisi sul riparto del fondo può essere condotta utilizzando tre drivers che insistono sul fabbisogno quantitativo e non di spesa, evidenziando pertanto il servizio da erogare e non già la spesa storica.

Il prof. Marattin riepiloga brevemente i punti salienti dell'intervento di Catalano e passa la parola per un contributo "istruttorio" al dott. Mautone del MIT, il quale precisa che tutti i contratti di servizio regionali implicano che le risorse siano specificatamente della Regione, mentre i contratti degli Enti Locali individuano la spesa a carico degli stessi e pertanto, a suo giudizio, il costo può essere dedotto in modo empirico senza bisogno di ricorrere alla somministrazione di questionari.

Il dott. Stradiotto interviene affermando che, da quanto è stato pubblicato dall'Osservatorio nazionale sui trasporti, si è visto che le Regioni presentano coperture finanziarie dei costi molto varie e dunque il questionario potrebbe rivelarsi utile, anche se breve e veloce.

Il prof. Marattin fa presente che al momento l'Osservatorio acquisisce una serie di dati relativi al TPL grazie ad una rete realizzata in collaborazione con gli EELL che potrebbe all'occorrenza essere implementata sulla base delle esigenze tecniche della CTFS e, a tale proposito, chiede come vengono calcolati attualmente i costi standard.

Il prof. Catalano risponde che il costo standard è rappresentato da una funzione lineare che ha come variabile il costo operativo compresi gli ammortamenti e 3 variabili esplicative: la dimensione del servizio (chilometri percorsi), la velocità da commerciale e il livello degli ammortamenti; aggiunge che solo per la metropolitana è stato possibile individuare un costo industriale/ingegneristico trattandosi di aziende per le quali è possibile individuare una funzione di produzione più efficiente e che fornisce un benchmark di riferimento.

Il prof. Marattin chiede se il costo standard così individuato sia stato confrontato con la spesa storica e il prof. Catalano risponde affermativamente.

Il dott. Bilardo interviene osservando che finalmente si presenta l'occasione di affrontare il tema del TPL in modo efficace ed esprime la propria posizione in merito, affermando che il TPL avrebbe bisogno a suo giudizio di una governance analoga a quella della Sanità, in quanto il sistema è in forte sofferenza e, considerati gli sprechi altissimi, dovrebbe essere preso in carico dal Governo qualunque esso sia, poiché è divenuto ormai irrinunciabile il perseguimento di un equilibrio a regime. Aggiunge che l'esperienza positiva del MIT e dell'Osservatorio è assolutamente da valorizzare ed auspica, pertanto, la massima collaborazione tra SOSE e MIT, posto che la particolare competenza e l'esperienza specifica sul campo fa del Ministero dei Trasporti il principale interlocutore.

Il dott. Turturiello afferma di condividere in toto la posizione del dott. Bilardo ed evidenzia l'opportunità di utilizzare al meglio il lavoro già svolto dal MIT evitando di duplicarlo inutilmente, in quanto notoriamente sul TPL vi sono molti problemi (aggravati dalle recenti disposizioni normative contenute nel DL 50/2017 che avranno ripercussioni sulle aziende di trasporto e sul tema delle tenute del sistema) ma lo sforzo compiuto dal MIT quanto a raccolta ed elaborazione dei dati può essere di grande aiuto per affrontarli in modo efficace. In proposito, riprende il tema delle risorse aggiuntive che le regioni sono costrette ad integrare rispetto al riparto del Fondo Nazionale Trasporti pur in presenza del rispetto del

parametro di copertura standard dei costi operativi con ricavi pari al 35% previsto dalla legislazione vigente che finché risulta tale va applicato.

Alle ore 11,10 il prof. Marattin lascia la riunione per impegni ineludibili ed assume la presidenza il dott. Aprile (MEF) che interviene subito chiedendo chiarimenti in merito alle strutture di gestione del TPL a livello regionale, comunale e provinciale e, nello specifico, se i dati disponibili siano declinati per livello di governo oppure complessivi. Inoltre, Aprile evidenzia che la velocità commerciale è un indicatore che ricomprende al suo interno diverse componenti, tra cui le condizioni di contesto che non sono nella disponibilità di governo delle Regioni ed Enti locali come, invece, lo sono gli aspetti organizzativi. Pertanto, posto che l'interrogativo finale è "che ruolo ha la Regione nella dinamica del trasporto", il dott. Aprile chiede se sia possibile effettuare un'analisi della distribuzione delle competenze nell'ambito dei diversi livelli di governo.

Il prof Catalano risponde che la velocità commerciale misura i costi di produzione dell'azienda che dipende da condizioni oggettive morfologiche ma che anche la componente patologica non dipende quasi mai dall'azienda quanto, piuttosto, dalle scelte degli Enti Locali (ad es. il congestionamento delle tariffe e le scelte di programmazione) ed auspica una prossima riunione nella quale illustrare la modalità di calcolo del fabbisogno standard sui trasporti elaborato dal MIT al fine di condividere un percorso comune.

Alle ore 11,20 il prof. Catalano lascia la riunione e viene chiuso il collegamento skype.

Il dott. Aprile chiede a SOSE di illustrare cosa è possibile conoscere nel dettaglio delle spese di trasporto e il dott. Stradiotto risponde che è possibile individuare le spese che gli EETT effettuano rispetto al Fondo nazionale trasporti ma che l'esigenza è anche quella di comprendere l'ambito di spesa per la copertura dei disavanzi. Al riguardo, secondo Stradiotto le elaborazioni del MIT sono certamente molto utili ed in via di miglioramento ed è certamente condivisibile la preoccupazione di evitare duplicazioni di lavoro e confusione, ma occorre fare molta attenzione - come peraltro evidenziato dal prof Catalano - alla copertura dei disavanzi e, a tale scopo, SOSE propone alla CTFS di predisporre un questionario-tipo da sottoporre anche a CINSEDO.

In merito, il dott. Mautone fa presente che sta per partire la rilevazione su EELL e Regioni e che il questionario potrà essere integrato a breve ma non immediatamente in quanto la scadenza per le risposte degli enti è di 30 giorni. Stradiotto chiede se i dati sono riferiti al 2016 e il dott. Mautone conferma, spiegando che l'Osservatorio nazionale sui trasporti funziona perché vi è una norma che impone alle Aziende di rispondere ed è molto efficace in quanto la sanzione per la mancata risposta è il blocco delle risorse, aggiungendo però che tale deterrente non funziona altrettanto bene per gli Enti locali.

Il dott. Aprile sollecita un calendario degli incontri MIT-MEF-SOSE per mettere a punto una strategia comune, osservando che in assenza di una ricognizione definitiva e di un quadro della situazione più chiaro e puntuale non è possibile prendere decisioni; chiede inoltre chiarimenti a SOSE in ordine alla slide n. 13, soffermandosi in particolare sui dati del primo blocco e chiedendo se gli stessi sono disponibili in forma disaggregata per livello di governo. Stradiotto risponde affermativamente e aggiunge che SOSE si incontrerà presto con il MIT e, auspicabilmente, anche con MEF RGS.

In merito, il dott. Bilardo seguendo le indicazioni del Presidente propone di fissare un calendario di incontri SOSE-MIT con un rappresentante di RGS, precisando che il prof. Marattin ha previsto la scadenza di un mese a partire da oggi.

Alle ore 11,43 il dott. Aprile dichiara chiusa la riunione.