



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

**Intesa, ai sensi dell'articolo 16-bis, comma 3, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze di modifica del D.P.C.M. 11 marzo 2013 recante la definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.**

Rep. Atti n. *2/CU del 13 gennaio 2017*

**LA CONFERENZA UNIFICATA**

Nell'odierna Seduta del 19 gennaio 2017

VISTO l'art. 16-bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni con legge 7 agosto 2012 n. 135, il quale, al comma 1 istituisce, a decorrere dall'anno 2013 il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a Statuto ordinario;

VISTO il comma 3 del citato articolo 16-bis, che prevede che i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a Statuto ordinario le risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, sono definiti con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi d'intesa con la Conferenza unificata entro il 31 gennaio 2013;

CONSIDERATO il comma 3 dell'art. 16-bis sopra citato, dispone che i criteri sopra indicati sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa vigente in materia di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze di mobilità nei territori anche con differenziazione di servizi e sono finalizzati a incentivare le Regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi stessi;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013, come modificato dal D.P.C.M. 7 dicembre 2015, recante "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario", esaminato dalla Conferenza Unificata nella Seduta del 7 febbraio 2013, che reca nella Tabella 1 ad esso allegata le percentuali di riparto base, aggiornata in base a quanto disposto con l'intesa sancita dalla Conferenza nella Seduta del 5 agosto 2014 (Rep. Atti 96/CU);

CONSIDERATO che nel corso della Seduta del 10 novembre 2016, le Regioni hanno consegnato un documento con il quale hanno chiesto al Governo la revisione del D.P.C.M. 11 marzo 2013, evidenziando che gli indicatori attualmente utilizzati per la determinazione dei criteri di efficientamento utilizzati, se non sufficientemente mitigati, possono produrre "penalizzazioni e

*MP*



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

minori trasferimenti che comprometterebbero la regolarità e la continuità dei servizi di trasporto pubblico locale”;

VISTO lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti diramato in data 13 gennaio 2017, con nota Prot. DAR 546 P-4.23.2.13 recante le modifiche al D.P.C.M. 11 marzo 2013, predisposto da un gruppo di lavoro istituito presso il Ministero stesso, con la partecipazione di tutte le amministrazioni interessate;

VISTI gli esiti della riunione tecnica del 17 gennaio 2017, nel corso della quale le Regioni hanno espresso l'avviso favorevole alla conclusione dell'intesa, con la richiesta di apportare alcune modifiche al testo, ritenute accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'economia e delle finanze;

VISTO il nuovo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri predisposto, ad esito dell'incontro sopra indicato, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che recepisce le richieste di modifica concordate in sede tecnica, trasmesso con prot. DAR 879 P-4.23.2.13, del 18 gennaio 2017;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso l'avviso favorevole alla conclusione dell'intesa sullo schema di decreto in esame, con la richiesta di condividere la necessità di sopprimere il comma 4 dell'articolo unico del D.P.C.M. 26 luglio 2013, relativo alla determinazione dell'aliquota di compartecipazione alle accise sulla benzina e sul gasolio, atteso che tale disposizione, dal punto di vista finanziario, non ha prodotto alcun effetto, discutendo di tale tema, in tempi rapidi, in una specifica riunione;

CONSIDERATO che l'ANCI ha espresso l'avviso favorevole all'intesa, condizionata all'accoglimento di una proposta emendativa volta ad istituire un Tavolo politico permanente di coordinamento nazionale sulle politiche del trasporto pubblico urbano, al quale partecipino i rappresentanti delle Amministrazioni centrali, delle Regioni e degli Enti locali, e ha formulato una raccomandazione volta a stabilizzare il Fondo in esame, in modo da evitare che risenta dal consumo di carburante e dal sistema di finanziamento basato sulle accise, come indicato in un documento che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.1);

CONSIDERTO che l'UPI ha espresso l'avviso favorevole alla conclusione dell'intesa, condizionata all'istituzione del Tavolo di coordinamento richiesto dall'ANCI e alla necessità di affrontare il problema di depurare le risorse del Fondo in esame dall'IVA, che rappresenta una partita di giro;

CONSIDERATO che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel prendere atto delle questioni sollevate dalle Regioni, dall'ANCI e dell'UPI, ha condiviso la necessità dell'istituzione di un Tavolo permanente per discutere i problemi del trasporto pubblico locale, con la partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze, per le implicazioni economiche che le richieste dell'ANCI e dell'UPI hanno sulle risorse che attengono al Fondo in esame



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

SANCISCE INTESA

Nei termini di cui in premessa, ai sensi dell'articolo 16-bis, comma 3, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze di modifica del D.P.C.M. 11 marzo 2013 recante la definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

Il Segretario  
Antonio Nardone



Il Presidente  
On. Avv. Enrico Costa

129

MP

CONSEGNATO NELLA SEDUTA  
DEL 19 GEN 2017



## Allegato 1.

### **Schema di decreto per la revisione del DPCM 11/3/2013 “definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario”**

*Conferenza Unificata 19 gennaio 2017*

#### Punto 4) OdG

ANCI concorda con l'obiettivo principale della revisione del provvedimento, come formulato nel nuovo art. 1, di rendere gli indicatori per misurare il livello di efficientamento nei servizi TPL più consoni all'esigenza del comparto e adeguati ai reali margini di miglioramento.

Ciò detto, permangono diverse criticità dovute alla instabilità del Fondo, alla poca congruenza della destinazione del fondo con il fabbisogno di mobilità e con la domanda di trasporto pubblico locale soprattutto a livello urbano, alla mancanza di coordinamento regionale/locale sulla programmazione dei fondi per il TPL e alla mancanza di concertazione politica nazionale.

Si sottolinea inoltre che, anche per migliorare la performance dei servizi di TPL, è fondamentale che vi sia condivisione sui territori della programmazione dei fondi regionali sul trasporto pubblico con i Comuni e che le Città Metropolitane siano destinatarie dirette dei fondi TPL con accesso al riparto di cui al DPCM.



**Ciò detto, si condiziona l'espressione dell'intesa favorevole all'accoglimento della seguente proposta emendativa e richiesta/raccomandazione.**

**Proposta emendativa:**

Art. 5, alla fine dell'art. inserire il seguente comma:

*“Con successivo decreto del Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti è istituito presso il Ministero un Tavolo politico permanente di coordinamento nazionale sulle politiche di trasporto urbano. Al tavolo partecipano le Amministrazioni centrali competenti, le Regioni e gli Enti Locali.”*

Motivazione: Alla luce dei cambiamenti che stanno interessando pesantemente la mobilità sia in termini di pianificazione che di servizi che di infrastrutture, e del ruolo che il TPL e la mobilità urbana hanno nel rendere il nostro paese e le nostre città vivibili, sostenibili e competitive, è necessario rafforzare a livello nazionale i momenti di condivisione e concertazione delle politiche da attuare e dei fondi da utilizzare.

**Richiesta/Raccomandazione:**

E' quantomai necessario che si provveda alla **stabilizzazione del fondo sul TPL**, influenzato annualmente delle previsioni di consumo e che costituisce il fulcro della mobilità per le città, svincolandolo dalle entrate derivanti dalle accise sui carburanti (gasolio e benzina). Tale correlazione determina infatti una condizione paradossale di eventuale riduzione del fondo per il TPL a seguito di un calo di consumi di carburante. Il rischio è evidente alla luce degli obiettivi di riduzione dei combustibili fossili, di cui ad esempio con il recepimento della Direttiva 94/2014 sull'infrastrutturazione per i combustibili alternativi.

Individuare e stabilire con certezza risorse nazionali e regionali disponibili per il trasporto pubblico nei prossimi 5 anni in spesa corrente, garantendo priorità e adeguato stanziamento di risorse per il potenziamento dei sistemi di metropolitana, dei sistemi tranviari ed in generale per sistemi a trazione elettrica, consente di poter programmare correttamente servizi e sistemi tariffari, dando certezza ad aziende ed utenti, disincentivando contestualmente l'utilizzo dell'automobile privata.

