



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

17/89/CU04/C2

Presente in corso di
seduta 6/7/12
Delle



4

**MODIFICA DELL'ARTICOLO 39 DEL DECRETO-LEGGE 24 APRILE 2017, N. 50,
CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA LEGGE 21 GIUGNO 2017, N. 96 SUI
TRASFERIMENTI REGIONALI A PROVINCE E CITTA' METROPOLITANE PER LE
FUNZIONI CONFERITE IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

Punto 4) O.d.g. Conferenza Unificata

La situazione attuale impone di ripensare la tenuta della "legge Delrio" (l. 56/2014), dichiaratamente di natura transitoria, in quanto approvata "in attesa della riforma del Titolo V della parte seconda della Costituzione e delle relative norme di attuazione", che ha previsto, tra l'altro, il riordino delle funzioni provinciali ed un nuovo modello ordinamentale delle Province, definite quali "enti territoriali di area vasta", con organi di secondo livello eletti indirettamente.

Nell'ottica della soppressione delle Province, le leggi finanziarie succedutesi hanno poi richiesto alle Province un progressivo e incalzante contributo di finanza pubblica. Con la legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015) si è definito il concorso delle Province e delle Città metropolitane alla realizzazione degli obiettivi di finanza pubblica imponendo loro una riduzione della spesa corrente di 1.000 milioni di euro per l'anno 2015, di 2.000 milioni di euro per l'anno 2016 e di 3.000 milioni di euro "a decorrere dall'anno 2017". Ciascuna Provincia e Città metropolitana ha dovuto quindi versare ad apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato un ammontare di risorse (anche a valere sui versamenti dell'imposta sulle assicurazioni contro la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore o, in caso di incapienza, a valere sui versamenti dell'imposta provinciale di trascrizione) pari ai predetti risparmi di spesa. Inoltre, sono stati previsti a decorrere dal 1° gennaio 2015 limiti alle spese non fondamentali, alle assunzioni a tempo indeterminato o altre tipologie di rapporti di lavoro, la riduzione "secca" (del 30% e del 50%) della dotazione organica, rispettivamente, delle Città metropolitane e delle Province (salvo che per le Province montane, pari al 30%), parametrata alla spesa del personale di ruolo alla data dell'8 aprile 2014, tenuto conto delle funzioni attribuite ai predetti enti dalla legge 56/2014.

Una pressione che si è dimostrata di difficilissima sostenibilità tanto che Governo e Parlamento hanno dovuto mettere in campo strumenti eccezionali e urgenti sia di carattere finanziario che di tipo contabile per cercare di ridurre le criticità del quadro finanziario di Province e Città metropolitane, quali la possibilità di reiterare l'approvazione del solo bilancio annuale (anziché pluriennale) anche per il 2017, la possibilità di rinegoziare i mutui contratti con la Cassa Depositi e Prestiti e la possibilità di utilizzare gli avanzi di amministrazione (liberi, destinati e perfino vincolati) per il raggiungimento

degli equilibri, la deroga alle scadenze per la redazione del bilancio, la possibilità di utilizzare i proventi da sanzioni per violazione al codice stradale (in aumento negli ultimi anni) comprese quelle rilevate mediante autovelox, per finanziare negli anni 2017 e 2018 gli oneri relativi alla viabilità e alla sicurezza stradale in deroga a quanto previsto dalla Legge 120/2010. Non ultima, a testimonianza della gravità della situazione, il Governo ha eliminato tutte le sanzioni per le province e le città metropolitane che non hanno rispettato il vincolo del saldo non negativo tra le entrate e le spese finali nell'anno 2016 (Legge di stabilità 2016 / DL 113/16 / legge di bilancio 2017/ DL 50/2017).

È in questo quadro di precarietà finanziaria degli enti provinciali che si inserisce “la sanzione” per le Regioni a valere sul Fondo Nazionale Trasporti: una quota del 20% del fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale sarà riconosciuta “a condizione che la Regione entro il 30 giugno di ciascun anno abbia certificato, in conformità alla legge regionale di attuazione dell’Accordo sancito tra Stato e Regioni in sede di Conferenza unificata dell’11 settembre 2014, l’avvenuta erogazione a ciascuna Provincia e Città metropolitana del rispettivo territorio delle risorse per l’esercizio delle funzioni ad esse conferite.” Si prevede, inoltre, che tale certificazione venga “formalizzata” tramite intesa in Conferenza unificata entro il 10 luglio di ogni anno e che, in caso di mancata intesa, il riconoscimento venga deliberato dal Consiglio dei ministri, su proposta del Dipartimento per gli affari regionali.

L’applicazione dell’articolo 39 del DL 50/2017 già in vigore determina, secondo gli attuali principi contabili, una riduzione all’80% dell’accertamento nel bilancio regionale del Fondo Nazionale Trasporti con il conseguente blocco del 20% delle erogazioni a favore delle Aziende di Trasporto / Enti che gestiscono il TPL, con possibile rideterminazione delle quote già erogate, fino alla conclusione degli adempimenti previsti dalla norma statale, in assoluta distonia con il percorso fin qui intrapreso con tutti i livelli istituzionali.

Infatti, le Regioni ed il Governo hanno concordato, da ultimo in occasione della legge di bilancio 2017, sulla necessità di definire nuove modalità di finanziamento del Trasporto Pubblico Locale garantendo la stabilità delle risorse nel tempo, al fine di consentire una efficace programmazione degli interventi a favore dei cittadini e la stipula di contratti di servizio pluriennali, anche alla luce dell’introduzione di innovativi criteri di riparto dello stesso Fondo introdotti dall’articolo 27 del DL 50/2017. Lo stesso DL 50/2017, inoltre, ridetermina le risorse per il Fondo Nazionale Trasporti in riduzione di 70 milioni per il 2017 e di 100 milioni a decorrere dal 2018 rispetto la previsione vigente della legge di bilancio.

In un quadro di finanza pubblica in cui il Fondo Nazionale Trasporti non garantisce il pieno ristoro delle risorse del settore rispetto ai tagli operati nel settore dal DL 78/2010 ed è insufficiente per far fronte, oltre agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, alle spese per il rinnovo del materiale rotabile ferro/gomma, per la manutenzione straordinaria delle infrastrutture, per l’innovazione tecnologica e per il rinnovo dei contratti collettivi di lavoro¹, le Regioni integrano il

¹ Già in sede di indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale dell’aprile 2014 della IX Commissione parlamentare permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) affermava “*numerose audizioni hanno evidenziato la necessità di intervenire rispetto alla dotazione del Fondo istituito dalla legge di stabilità 2013, segnalando che il quantum complessivo garantito dal Fondo (circa 4.929 milioni di euro annui a decorrere dal 2013) non garantisce il pieno ristoro delle risorse del settore rispetto ai tagli operati negli ultimi anni. assolutamente insufficiente per far fronte, oltre agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, alle spese per il rinnovo del materiale rotabile ferro/gomma, per la manutenzione straordinaria delle*



finanziamento al settore con risorse proprie in media per il 30% delle risorse al FNT con punte del 50% per alcune di esse; questo pur in presenza del rispetto del parametro di copertura standard dei costi operativi con ricavi pari al 35% previsto dalla legislazione vigente. L'obiettivo fondamentale è quello di salvaguardare e comporre tutti gli interessi in gioco:

1. il diritto costituzionalmente garantito per i cittadini per cui è stato costituito il FNT di cui all'art. 16 bis del d.l. 95/2012 atto a soddisfare esigenze di omogeneità nella fruizione del servizio che rispondono ad inderogabili esigenze unitarie e quindi "assicurare un livello uniforme di godimento di diritti tutelati dalla Costituzione";
2. il finanziamento del Trasporto Pubblico locale - funzione fondamentale delle Regioni;
3. il finanziamento continuativo per le aziende del TPL (per la gestione del servizio – circa il 60% dei corrispettivi di contratto sono per la spesa di personale - , ammortamento investimenti) ;
4. gli investimenti sul territorio per la mobilità: infrastrutturazione per la crescita (programmazione pluriennale);
5. la necessaria razionalizzazione e il conseguente efficientamento della spesa per contribuire al miglioramento dei saldi di finanza pubblica;
6. il rispetto delle disposizioni europee sulle tempistiche di pagamento dei fornitori da parte della PA;
7. l'ordinario flusso finanziario verso gli enti locali, nelle more dell'attuazione del federalismo fiscale.

La collaborazione fra Governo e Regioni è stata massima anche nell'appoggiare importanti modifiche alla normativa verso l'efficientamento della spesa, infatti la normativa dell'articolo 27 del DL 50/2017 è stata approvata ben prima dal D.lgs riguardante i servizi pubblici locali, inoltre il DL richiamato introduce anche misure urgenti per la promozione della concorrenza, relative alla definizione dei bacini di mobilità e dei relativi lotti ed alle procedure di affidamento dei servizi; sulla lotta all'evasione tariffaria; sull'ampliamento dei compiti e delle funzioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

L'equilibrio precario oggi raggiunto fra questi interessi è profondamente messo in discussione dalla normativa introdotta dall'articolo 39 che mette a serio repentaglio gli sforzi finora fatti, pur nella pesante situazione economica in atto, per riformare il settore trasporti.

La sanzione introdotta non considera affatto l'impegno delle Regioni nel cercare di alleviare i problemi finanziari delle Province e Città metropolitane in deficit per il finanziamento delle funzioni fondamentali come peraltro rilevato sia dalla Corte dei Conti che dalla SOSE. Le Regioni si sono fatte carico dell'assorbimento del 50% e del 30% del personale in sovrannumero di Province e Città metropolitane; di svincoli (per quanto possibile) delle somme vincolate, di erogazioni una tantum non strutturali e non ripetibili in specifiche materie dal finanziamento di funzioni definite in correlazione di livelli essenziali delle prestazioni come i Centri per l'impiego, nonostante gli impegni di finanza

infrastrutture, per l'innovazione tecnologica e per il rinnovo dei contratti collettivi di lavoro Il settore ha assistito a una contrazione complessiva delle risorse per i servizi di quasi 600 milioni di euro, vale a dire che a livello medio nazionale sono stati tagliati il 12 per cento dei contributi pubblici totali». Su questa necessità di rifinanziamento del Fondo hanno convenuto ASSTRA, le organizzazioni sindacali, Rete Imprese Italia, Conferenza delle Regioni e Province autonome, ANAV, ANCI, Arriva Italia.»



pubblica a cui esse stesse sono sottoposte (unico comparto della PA a dover produrre un avanzo positivo).

Attualmente le funzioni non fondamentali riallocate dalle Province non hanno il finanziamento statale richiesto in quanto i risparmi di Province e Città metropolitane riversati allo Stato non sono stati riassegnati *“agli enti subentranti nell’esercizio delle stesse funzioni non fondamentali”* (art. 1, comma 97, lettera b, della legge n. 56 del 2014).

La sentenza della Corte Costituzionale n. 205/2016 indica il naturale evolversi secondo la legislazione vigente del trasferimento delle funzioni e dei relativi flussi finanziari. Il «processo riorganizzativo generale delle Province [...] l’esercizio delle funzioni a suo tempo conferite – così come obiettivamente configurato dalla legislazione vigente – deve essere correttamente attuato, indipendentemente dal soggetto che ne è temporalmente titolare e comporta, soprattutto in un momento di transizione caratterizzato da plurime criticità, che il suo svolgimento non sia negativamente influenzato dalla complessità di tale processo di passaggio tra diversi modelli di gestione» (sentenza n. 10 del 2016), inoltre, è precisato che il versamento delle risorse da parte delle Province e Città metropolitane ad apposito capitolo del bilancio statale (così come l’eventuale recupero delle somme a valere sui tributi provinciali) è specificamente destinato al finanziamento delle funzioni provinciali non fondamentali e che tale misura si inserisce sistematicamente nel contesto del processo di riordino di tali funzioni e del passaggio delle relative risorse agli enti subentranti”.

Le Regioni si stanno facendo carico di gestire la tenuta del sistema istituzionale previsto dalla legge 56/2014 per le Province e Città metropolitane non solo garantendo, per quanto possibile e con strumenti emergenziali e una tantum, lo scarto di finanziamento delle funzioni fondamentali ma anche l’esercizio delle funzioni “non fondamentali” che sono state riallocate senza il finanziamento delle risorse del Fondo per l’esercizio delle funzioni da assegnare ai soggetti subentranti così come indicato dalla Corte Costituzionale.

La pressione finanziaria a cui verranno sottoposte le Regioni da una norma “sanzionatoria” che ha effetti sul delicatissimo settore dei trasporti, nella situazione attuale in cui le risorse finanziarie del “Fondo per le funzioni riassegnate” non risultano ancora definite, comprometterà senza alcun dubbio la tenuta del sistema sia nel versante istituzionale che su quello del Trasporto pubblico locale senza, peraltro che la “sanzione” possa essere risolutiva della problematica del finanziamento delle funzioni provinciali ma risulterebbe essere solo una “partita di giro” di risorse fra un comparto di amministrazioni a un altro a scapito delle aziende di trasporto, dei cittadini, dei tempi di pagamento alle imprese, tutti soggetti che subiranno prioritariamente gli effetti sanzionatori di questa norma, senza apportare una vera soluzione alle tensioni finanziarie delle Province e Città metropolitane ma anzi aggravando la situazione finanziaria di altri settori delicati quali quello del TPL.

Le Regioni ritengono pertanto che l’applicazione dell’articolo 39 del DL 50/2017 debba essere correlata al momento in cui sia data disponibilità alle stesse delle risorse del Fondo per il finanziamento delle funzioni riassegnate ad altri enti in attuazione della legge 56/2014 e della Sentenza Costituzionale 205/2016.



A mero titolo ricognitivo il contributo spettante a ciascuna Regione in attuazione della predetta sentenza è pari alla tabella allegata e sarebbe in grado di risolvere tutte le tensioni finanziarie al riordino del sistema istituzionale a livello territoriale.

	Tabella 1 - art.16, c.2 DL 50/2017
Abruzzo	77.410.359,21
Basilicata	40.005.472,15
Calabria	110.921.877,24
Campania	373.249.641,22
Emilia Romagna	241.319.371,88
Lazio	291.348.437,17
Liguria	86.668.015,42
Lombardia	397.169.446,56
Marche	79.596.600,18
Molise	25.972.924,52
Piemonte	181.807.241,08
Puglia	222.920.638,46
Toscana	262.390.514,37
Umbria	52.210.711,55
Veneto	257.008.749,00
TOTALE	2.700.000.000,01
Sicilia	197.457.946,68
Sardegna	102.542.053,32
TOTALE	300.000.000,00

Roma, 6 luglio 2017

