



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione

Trasporto Pubblico Locale

La riforma organica del settore

10 aprile 2017
un obiettivo strategico per il 2017



Agenda

La strategia: una riforma complessiva nell'ottica di «Connettere l'Italia»

I 4 Pilastri della riforma del TPL

Il **1° pilastro**: le «regole del gioco»

Il **2° pilastro**: il rinnovo del parco rotabile e il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile

Il **3° pilastro**: il Decreto Ministeriale «*costi standard*»

Il **4° pilastro**: risorse certe e distribuite con criteri innovativi per la qualità e l'efficienza del servizio - agevolazioni per gli utenti



La strategia

La qualità del **trasporto pubblico locale** ed una mobilità urbana efficiente, rappresentano una vera e propria **priorità nazionale**.

È per questo motivo, nonché per l'esigenza di semplificare e rendere più efficiente il settore, che è stato avviato un **processo di riforma**, orientato dal principio della centralità del cittadino-utente.

Tale processo è integrato nella specifica «linea di azione» relativa allo **sviluppo urbano sostenibile**, tracciata nel documento di pianificazione strategica delle opere pubbliche elaborato dal MIT nell'ambito del DEF 2016 (*Connettere l'Italia*).





I 4 pilastri della riforma del TPL

La strategia alla base del processo di riforma del TPL, poggia su **quattro pilastri**, ancorati a diversi strumenti normativi, regolamentari ed amministrativi già approvati o di prossima emanazione.

<i>Certezza della dinamica del finanziamento statale (intesa Conferenza Unificata) e agevolazioni fiscali per gli utenti (provvedimento da presentare)</i>	<i>Riforma organica del TPL (già prevista nel Decreto delegato «Servizi Pubblici locali»): Provvedimento da ripresentare)</i>	<i>Decreto ministeriale «Determinazione dei costi standard» (Art. 1, c. 84, L. 147/2013)</i>
	<i>Rinnovo straordinario mezzi obsoleti e inquinanti e</i>	



Il 1° pilastro: le «regole del gioco» 1/4

Un pacchetto organico di norme sul TPL era stato inizialmente inserito nel provvedimento sul riordino della disciplina dei **servizi pubblici locali** di interesse economico generale, attuativo dell'articolo 16 della legge 124/2015.

La sentenza n. 251/2016 con la quale la **Corte costituzionale** ha dichiarato illegittimo il meccanismo del parere della Conferenza Stato-Regioni, previsto nella **riforma Madia**, ha, però, comportato anche il ritiro del predetto provvedimento.



Il 1° pilastro: le «regole del gioco» 2/4

Le *norme profondamente innovative*, già inserite nel decreto delegato sui servizi pubblici locali, saranno oggetto di un nuovo provvedimento normativo, con la finalità di perseguire i seguenti obiettivi:

centralità dell'utente nella progettazione ed erogazione dei servizi e nel finanziamento statale;

sviluppo della mobilità sostenibile;

equità nella distribuzione delle risorse statali tra le Regioni, sulla base della disponibilità a pagare dei consumatori, dei costi standard e dei bisogni di servizio;

lotta all'evasione tariffaria e tutela dell'utenza in caso di disservizi;

Programmazione dei servizi integrati su ampia scala;

incentivi allo svolgimento di gare di piccoli lotti per migliorare l'efficienza dei servizi.



Il 1° pilastro: le «regole del gioco» 3/4

Nella riforma, quindi:

- Saranno previsti compiti specifici di controllo delle **Authority**: Autorità nazionale anticorruzione, Autorità per la concorrenza, Autorità di regolazione dei trasporti;
- Si introdurranno misure a **tutela dell'utenza** in caso di disservizi;
- Saranno previste **misure di lotta all'evasione tariffaria**, quali:
 - sanzioni specifiche, fino a 200 euro, per la mancata obliterazione del titolo di viaggio;
 - accertatori esterni con qualifica di pubblico ufficiale;
 - ufficiali di polizia giudiziaria messi a disposizione dal Ministero degli interni;
 - sistemi di videosorveglianza;



Il 2° pilastro: rinnovo del parco rotabile e PSNMS 1/10

L'acquisizione, in tempi rapidi, di materiale rotabile su gomma e su ferro, consentirà la sostituzione dei mezzi obsoleti e più inquinanti, affinché la qualità del servizio possa raggiungere in tempi rapidi gli standard europei in termini di comfort, efficienza energetica ed emissioni inquinanti.

A tal fine, per il **rinnovo del parco autobus**, sarà sperimentata una modalità innovativa di **acquisizione centralizzata**, assegnando alla Consip SpA il ruolo di soggetto aggregatore, avviando una **gara per l'acquisizione di diverse tipologie di autobus, suddivise in 9 lotti**, utilizzando le risorse già disponibili per gli anni 2017-19, pari a 150 milioni di euro, alle quali si aggiunge la quota di cofinanziamento regionale.



Il 2° pilastro: rinnovo del parco rotabile e PSNMS 2/10

I **veicoli**, oltre ad essere **accessibili alle persone diversamente abili** e dover rientrare nella **più recente classe di emissione** di gas di scarico **o essere a zero emissioni**, dovranno essere predisposti con le più moderne tecnologie per:

- il conteggio passeggeri e la videosorveglianza;
- rilevare la posizione durante la corsa;
- la connessione alla rete internet.

Per l'acquisto dei nuovi mezzi, le Regioni e gli enti territoriali, anche mediante le società esercenti il servizio di trasporto pubblico locale sulla base dei contratti di servizio, si avvarranno della specifica convenzione che sarà stipulata a valle della procedura gara.



Il 2° pilastro: rinnovo del parco rotabile e PSNMS 3/10

	lotto	tipologia	alimentazione	lunghezza (metri)	quantitativi
urbano	1	corto	elettrico	7,50 - 8,00	50
	2	normale	gasolio	10,40 - 10,90	200
	3	lungo	gasolio	11,50 - 12,40	350
	4	lungo	cng	11,50 - 12,40	200
	5	snodato	gasolio	17,70 - 18,00	100
	6	lungo	ibrido	11,50 - 12,40	100
extraurbano	7	normale	gasolio	10,30 - 11,00	100
	8	lungo	gasolio	11,50 - 12,40	300
	9	lungo (low entry)	gasolio	11,50 - 12,40	200
					1600



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Struttura Tecnica di Missione

Il 2° pilastro: rinnovo del parco rotabile e PSNMS 4/10

Risorse GOMMA

		ANNUALITA'									TOTA LI	Totale con cofina nz.	Cofin anz.		
		201 5	201 6	201 7	201 8	201 9	202 0	202 1	202 2	202 3					203 3
Risorse già ripartite															
LEGGE STABILITA' 2016	LEGGE 27 DICEMBRE 2013, n. 147 - articolo 1, comma 83 LEGGE 28 DICEMBRE 2015, n. 208 - articolo 1, comma 866	22 7,4	12 5	50	50	50						502,4	872	42%	tutte le Regi oni
FONDO DI SVILUPPO E COESIONE	LEGGE 23 DICEMBRE 2014, n. 190 - articolo 1, comma 703 (Delibere CIPE 10/08/2016 e 1/12/2016)			50	50	10 0						200	333	40%	80% al SUD 20% al NOR D
PON METRO 2014 -2020	AZIONE 2.2.2			25	30	30						85	85	0%	7 città metr opoli tane del SUD
	totale risorse già ripartite	22 7,4	12 5	12 5	13 0	18 0	0	0	0	0		787,4	1.291		
Risorse da ripartire															
LEGGE BILANCIO 2017	LEGGE 11 DICEMBRE 2016, n. 232 articolo 1, comma 613	cofinanziam ento rinnovo mezzi					20 0	25 0	25 0	25 0	2.75 0	3.700	6.167	40%	tutte le Regi oni
		politiche												da	12 oni



Il 2° pilastro: rinnovo del parco rotabile e PSNMS 5/10

Risorse FERRO

		ANNUALITA'									TOTA LI	Totale con cofina nz.	Cofi nanz.	
		201 5	201 6	201 7	201 8	201 9	202 0	202 1	202 2	202 3 203 3				
Risorse già ripartite														
FONDO DI SVILUPPO E COESIONE	LEGGE 23 DICEMBRE 2014, N. 190 articolo 1, comma 703 (Delibere CIPE 10/08/2016 e 1/12/2016)			100	100	200	200	200			800	1.333	40%	80% al SUD 20% al NOR D
Risorse da ripartire														
LEGGE STABILITA' 2016	LEGGE 28 DICEMBRE 2015, N. 208 - articolo 1, comma 866					210	210	130	90		640	1.067	40%	tutte le Regi oni
totale cofinanziamento rinnovo mezzi				100	100	410	410	330	90	0	1.440	2.400		



Il 2° pilastro: rinnovo del parco rotabile e PSNMS 6/10

Nell'ambito del processo di riforma del settore del trasporto pubblico locale e regionale, si inseriscono, altresì, le disposizioni normative contenute nell'articolo 1, **commi 613, 614 e 615**, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 (**legge di bilancio 2017-2019**).

Si prevede la definizione, entro il prossimo 30 giugno 2017, di un apposito **Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile**, da approvare con DPCM, su proposta del MIT, di concerto con il MISE, con il MEF e con il MINAMBIENTE.



Il 2° pilastro: rinnovo del parco rotabile e PSNMS 7/10

Il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile è finalizzato:

- alla complessiva riorganizzazione della mobilità su gomma, ispirata a principi di efficienza e sostenibilità, da attuare attraverso un programma di interventi per il rinnovo degli autobus;
- allo sviluppo di ricerca e innovazione industriale anche nella prospettiva di modalità di alimentazione alternativa con la realizzazione delle necessarie infrastrutture di supporto.



Il 2° pilastro: rinnovo del parco rotabile e PSNMS 8/10

In particolare:

- Per il **rinnovo straordinario del parco rotabile su gomma**, con tecnologie innovative, nonché per il finanziamento di infrastrutture tecnologiche di supporto agli autobus ad alimentazione alternativa, è previsto uno stanziamento pluriennale di **3,7 miliardi di euro**, articolato nei **quindici anni** dal 2019 al 2033;
- Per il **programma di sostegno agli investimenti produttivi** finalizzati alla transizione verso forme produttive innovative, con particolare riferimento alla ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa, è disposto uno stanziamento di complessivi **102 milioni** di euro, articolato nel **triennio 2017 - 2019**.



Il 2° pilastro: rinnovo del parco rotabile e PSNMS 9/10

	ANNUALITA'										Totale con cofinanz.	Cofinanz.
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 2033	TOTALI		
cofinanziamento rinnovo mezzi					200	250	250	250	2.750	3.700	6.167	40%
politiche industriali di settore			2	50	50					102	-	da definire



Il 2° pilastro: rinnovo del parco rotabile e PSNMS 10/10

Nel biennio **2017-18** sarà, quindi, possibile acquistare, grazie al contributo dello Stato ed al cofinanziamento degli enti territoriali, complessivamente pari ad un miliardo di euro, circa **5.000 nuovi autobus**, cui seguiranno circa 2.500 autobus all'anno per quindici anni.

Un **programma di rinnovo del parco rotabile senza precedenti** nella storia del nostro Paese.



Il 3° pilastro: il Decreto Ministeriale «Costi Standard»

Con il *decreto* attuativo dei *costi standard* sarà perseguita una più equa distribuzione delle risorse tra le Regioni, superando progressivamente la «spesa storica». Inoltre, i costi standard saranno elemento di riferimento per le basi di gara, con conseguente penalizzazione delle gestioni inefficienti.

Il **costo standard** è un metodo di calcolo che tiene conto dei contesti e delle modalità di produzione del servizio e che, dati livelli di qualità considerati soddisfacenti dagli enti locali, **riflette condizioni operative efficienti**.

Il costo standard consente, quindi, di valutare il costo di servizio in modo indipendente dallo specifico operatore che lo eroga, **introducendo stimoli al perseguimento dell'efficienza**.



Il 4° pilastro: risorse certe e agevolazioni per gli utenti 1/4

dare certezza delle risorse;

definire la dinamica delle risorse statali destinate al settore, sganciandole dall'accisa sui carburanti e legandola all'inflazione programmata a partire dal 2019;

incentivare l'uso del trasporto pubblico attraverso la detrazione fiscale delle spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale;

introdurre agevolazioni fiscali per i «buoni TPL», stabilendo che le somme rimborsate dal datore di lavoro o direttamente sostenute da quest'ultimo per l'acquisto dei titoli di viaggio per il trasporto pubblico locale, regionale e interregionale del dipendente e dei familiari non



Il 4° pilastro: risorse certe e agevolazioni per gli utenti 2/4

Al fine di consentire una corretta programmazione della spesa da parte degli Enti locali, è stata definita con le Regioni l'intesa che sarà tradotta in norma con il provvedimento relativo alla manovra di bilancio:

- dare **certezza**, a decorrere **dal 2018**, delle **risorse** disponibili sul **fondo TPL (4.932 milioni di euro: il livello più alto da quando è stato istituito il Fondo)**;
- definire la **dinamica** delle **risorse** statali destinate al settore, sganciandole dall'accisa sui carburanti. Si auspica, per il futuro di **legarla all'inflazione programmata**.

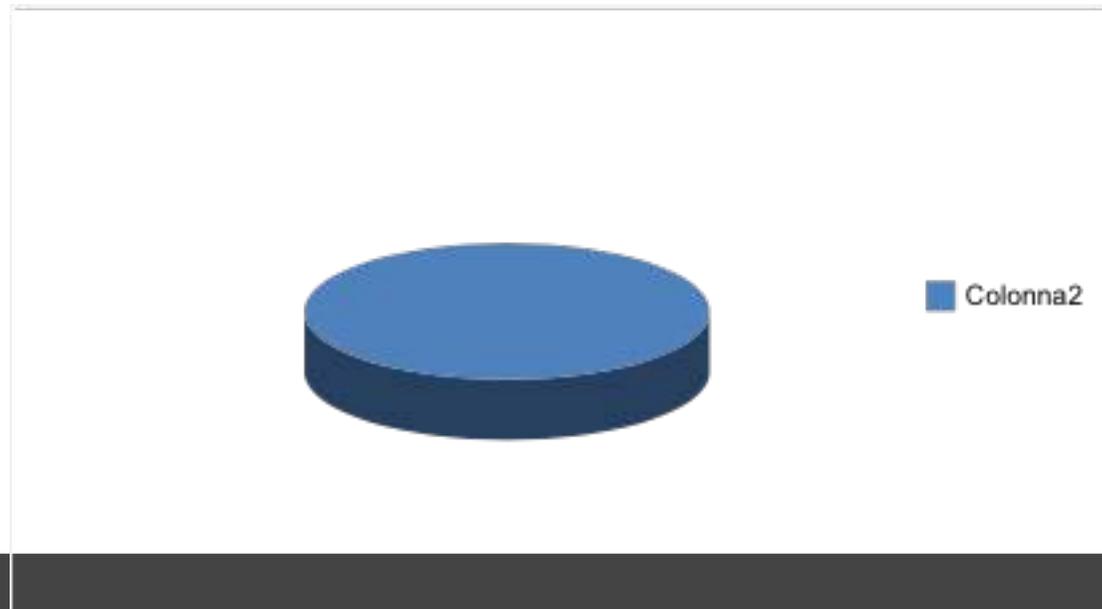


Il 4° pilastro: risorse certe e agevolazioni per gli utenti 3/4

Le risorse statali verranno distribuite, superando il criterio della spesa storica, con **più equità** tenendo conto in modo premiante:

- dei **ricavi** da traffico (biglietti e abbonamenti);
- dei **costi standard**;
- dei **livelli adeguati dei servizi (fabbisogno standard)**.

Saranno anche previste riduzioni delle risorse qualora i servizi non saranno affidati con procedure di evidenza pubblica.





Il 4° pilastro: risorse certe e agevolazioni per gli utenti 4/4

Le **agevolazioni fiscali** a favore degli **utenti** del TPL mirano ad incentivare l'uso dei mezzi pubblici e ridurre quello dei mezzi privati, così da decongestionare il traffico con benefici di carattere ambientale.

Misure ipotizzate:

- **detraibilità** dall'imposta lorda delle spese per acquisto di **abbonamenti** ai servizi di TPL per un importo non superiore a 250 euro annui;
- agevolazioni fiscali per i “**buoni TPL**”. Analogamente ai “buoni pasto”, le somme per l'acquisto dei titoli di viaggio per il TPL del dipendente e dei familiari non concorrano a formare reddito da lavoro dipendente.