

ALLEN & OVERY

*Metodologia dei costi standard e
compensazione degli obblighi di
servizio pubblico*

Normativa europea e nazionale in materia

Avv. Emilio De Giorgi

21 febbraio 2017

Il passaggio dalla spesa storica al costo standard

Al fine di adeguare le regole di finanziamento alla diversa natura delle funzioni spettanti alle Regioni, nonché al principio di autonomia di entrata e di spesa fissato dall'articolo 119 della Costituzione, i decreti legislativi di cui all'articolo 2 sono adottati secondo i seguenti principi e criteri direttivi: [...]

b) definizione delle modalità per cui le spese riconducibili al vincolo dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale, **sono determinate nel rispetto dei costi standard associati ai livelli essenziali delle prestazioni** fissati dalla legge statale in piena collaborazione con le regioni e gli enti locali, da erogare in condizioni di efficienza e di appropriatezza su tutto il territorio nazionale;

c) definizione delle modalità per cui per la spesa per il trasporto pubblico locale, nella determinazione dell'ammontare del finanziamento, **si tiene conto della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale nonché dei costi *standard***; [...]

Art. 8, comma 1, Legge 5 maggio 2009, n. 42

Lo scopo principale è l'abbandono del sistema di finanza derivata e il **superamento del criterio della spesa storica** in favore dei costi standard per il finanziamento delle funzioni fondamentali di Regioni ed enti locali, al fine di realizzare un modello finanziario improntato al principio di **responsabilità dei singoli livelli istituzionali** e a una **maggiore autonomia di entrata e di spesa**, nel rispetto dei principi di solidarietà e di coesione sociale.

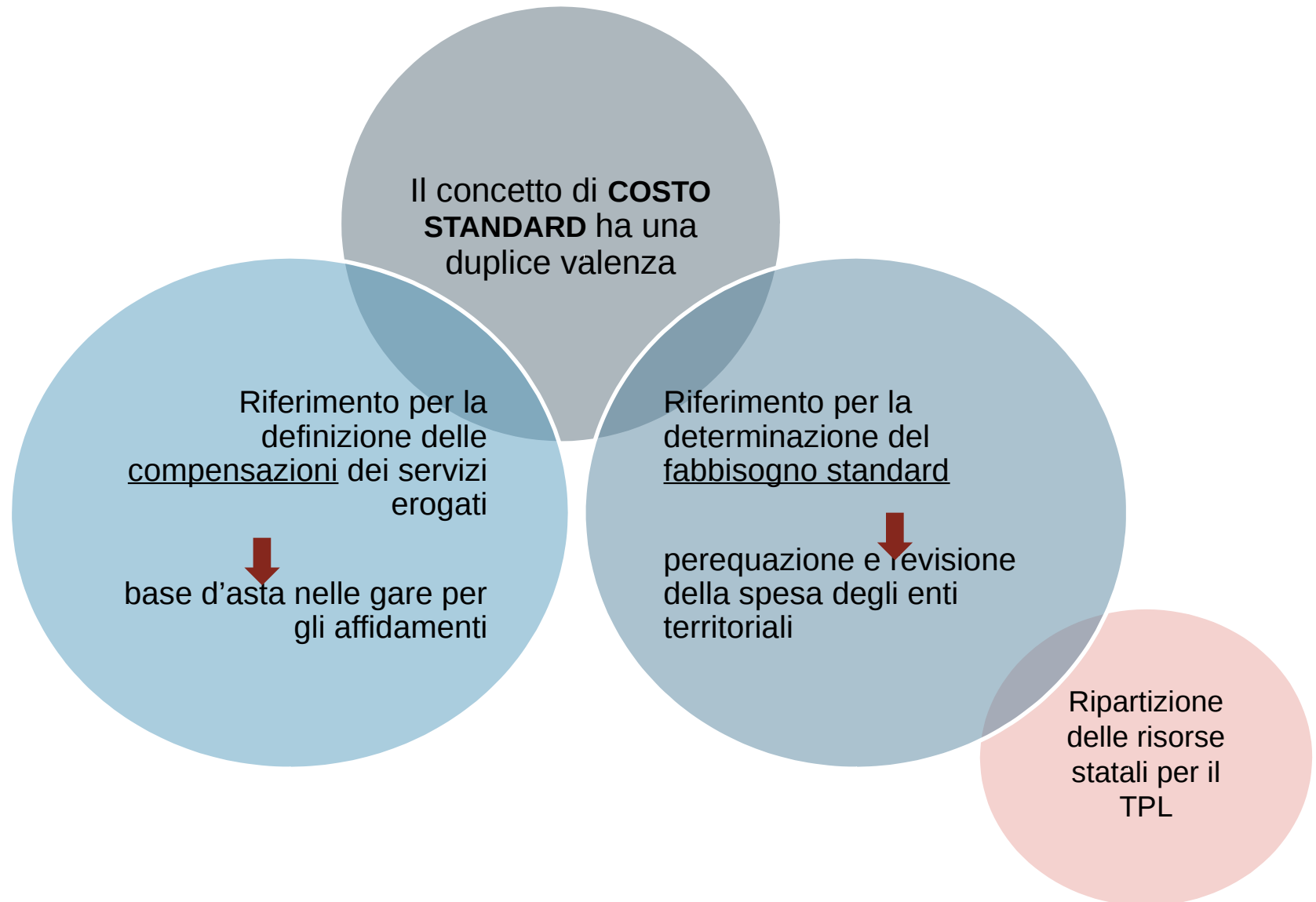
La compensazione degli obblighi di servizio pubblico

D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422 “Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’articolo 4, comma 4, della l. 15 marzo 1997, n. 59” (c.d. decreto Burlando)

Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE [abrogato e sostituito dal 1370/2007], modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'articolo 19, le corrispondenti **compensazioni economiche** alle aziende esercenti i servizi stessi, **determinate secondo il criterio dei costi standard** che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito delle procedure concorsuali di cui al successivo articolo 18, comma 2, lettera a), tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.

Art. 17, d.lgs. 19 novembre 1997, n. 422 (come modificato)

Il costo standard



Implicazioni del federalismo fiscale

- ✓ **D.lgs. 26 novembre 2010, n. 216** “Disposizioni in materia di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard di Comuni, Città metropolitane e Province”

Fabbisogni standard □ riferimento a cui rapportare il finanziamento integrale della spesa relativa alle funzioni fondamentali degli enti locali



- ✓ **Art. 16-bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95** “Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini” (come modificato e integrato dall’art. 1, comma 301, della legge 28 dicembre 2012, n. 228)

Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale

- attuato dal **DPCM 11 marzo 2013**

I costi standard nel TPL

Entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i **costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale** nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Nella determinazione del costo standard per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile.

Art. 1, comma 84, Legge 27 dicembre 2013, n. 147

A partire dall'anno 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, **una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale è ripartita tra le regioni sulla base del costo standard** di produzione dei servizi.

Art. 1, comma 85, Legge 27 dicembre 2013, n. 147

Dal costo standard alla compensazione

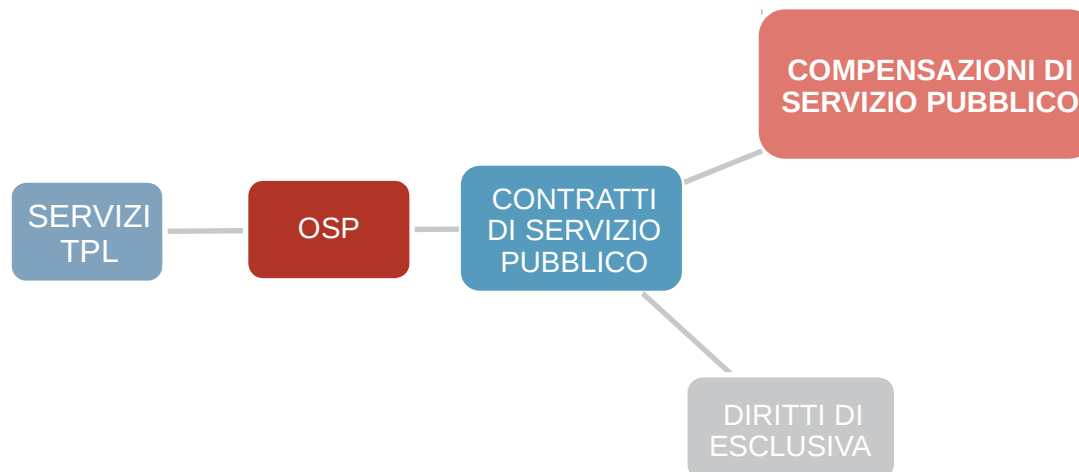
Al fine di armonizzare la normativa di settore del trasporto pubblico regionale e locale con i principi e i criteri stabiliti dagli articoli 2 e 8 della legge 5 maggio 2009, n. 42, in materia di federalismo fiscale, ed in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione, all'articolo 17, comma 1, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, dopo le parole: "alle aziende esercenti i servizi stessi" sono inserite le seguenti: "*, determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito delle procedure concorsuali di cui al successivo articolo 18, comma 2, lettera a)*".

Art. 23, comma 12-undecies, decreto legge 6 luglio 2012, n. 95 (decreto c.d. *spending review*)

Le definizioni della normativa EU

Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i Regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n.1107/70

- obbligo di servizio pubblico: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o nelle stesse condizioni senza compenso
- compensazione di servizio pubblico: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo



La compensazione nei contratti di servizio pubblico

Il **contratto di servizio pubblico** è il contratto mediante il quale un ente pubblico affida ad un operatore lo svolgimento di determinati servizi pubblici

I contratti di servizio pubblico devono:

- ✓ definire con chiarezza gli **obblighi di servizio pubblico** che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate
- ✓ stabilire in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale **compensazione** [...], in modo da impedire una compensazione eccessiva
- ✓ definire le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura dei servizi

Art. 4, Regolamento (CE) n. 1370/2007

E inoltre:

- ✓ definire l'**importo eventualmente dovuto** dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto e le modalità di pagamento, nonché eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria

Art. 19, d.lgs. n. 422/1997

Compensazione degli OSP e aiuti di stato

Le compensazioni di servizio pubblico devono essere compatibili con la disciplina dell'Unione europea in materia di concorrenza e con il divieto di aiuti di Stato (**artt. 107 e 106 par. 2 TFUE**).

Quattro requisiti per le compensazioni di servizio pubblico:

1. l'impresa beneficiaria della compensazione deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico
2. i parametri per la definizione degli obblighi di servizio pubblico devono essere definiti in modo obiettivo e trasparente
3. la compensazione non può eccedere l'importo necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole
4. quando la scelta dell'impresa incaricata dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico non è effettuata mediante procedura di gara, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, avrebbe dovuto sostenere

Sentenza della Corte di Giustizia EU del 24 luglio 2003 – Altmark Trans GmbH

Recenti tentativi di riforma

2015

- ~~Ddl di riforma del TPL “Interventi in materia di trasporto pubblico locale”~~

- L. 7 agosto 2015, n. 124** “Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche” (c.d. legge Madia)

Art. 19: delega per decreto legislativo sul riordino della disciplina in materia di servizi pubblici locali di interesse economico generale

2016

- ~~Schema di decreto legislativo recante il **Testo Unico sui servizi pubblici locali** di interesse economico generale~~

What's next?

"La mobilità è un diritto. Se la salute è un diritto e come i lea stabiliscono un diritto comune a tutti i cittadini, così nella mobilità ci deve essere un diritto comune a tutti i cittadini.

Quello che voi state maneggiando è molto di più di un servizio di trasporti, è il diritto alla mobilità.

Prima di Martin Luther King, le lotte dei neri americani per il diritto d'uguaglianza iniziarono con Rosa Parks che pretese il suo posto come i bianchi su un autobus pubblico.

Quindi la misura dei costi standard per il TPL deve favorire questa direzione, superando la spesa storica, che non va bene E questo perché vogliamo migliorare i diritti dei nostri cittadini."

Ministro Graziano Delrio – 20 gennaio 2017