

## **Elementi di conoscenza e di valutazione nell'ambito delle iniziative in materia di trasporto pubblico locale**

---

*Ing. Cristiano Cannarsa – AD di SOSE*

Audizione informale presso la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati

*5 Dicembre 2023*



## SOMMARIO

<b>1. Quadro generale del Trasporto Pubblico Locale .....</b>	<b>4</b>
<b>2. I dati dei fabbisogni standard comunali. Il confronto tra Roma e Milano.....</b>	<b>9</b>
<b>3. L'evoluzione della metodologia dei fabbisogni standard e i LEP .....</b>	<b>13</b>
<b>4. Conclusioni .....</b>	<b>15</b>
<b>APPENDICE .....</b>	<b>16</b>



Illustre Presidente,

Onorevoli Deputati,

Vi ringrazio per l'invito a questa Audizione informale in riferimento alle risoluzioni 7/00111, 7/00138, 7/00146 e 7/00159, atti parlamentari che fanno riferimento alla materia del trasporto pubblico locale (TPL).

Colgo l'opportunità di presentarmi e di parlare dell'attività svolta da SOSE, che ho l'incarico di rappresentare dal 20 luglio scorso, cioè da quando il Consiglio di amministrazione mi ha nominato nuovo Amministratore Delegato della società.

L'esperienza che SOSE ha maturato nel comparto degli enti territoriali è stata, e continuerà ad essere, utile come contributo alla corretta attuazione di quanto previsto dalla Costituzione nel campo del federalismo per l'attuazione dei costi e fabbisogni standard (FaS) e la determinazione dei Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP).

Nel campo del TPL, in questi anni ci siamo occupati della determinazione dei FaS per la parte del servizio urbano che interessa direttamente i comuni.

Il TPL è una materia di primaria importanza che riguarda il diritto dei cittadini alla mobilità. Si tratta di un insieme di servizi di interesse collettivo, a gestione pubblica e privata, che coinvolge una serie di istituzioni, dallo Stato alle regioni, dalle province autonome ai comuni, e di aziende sia a livello nazionale sia territoriale.

La diversa tipologia dei servizi di trasporto da un lato, ovvero su ferro, su gomma e su vie d'acqua, e la competenza multilivello dall'altro, ovvero statale, regionale e comunale, determinano una situazione piuttosto complessa dove non è semplice individuare i FaS.

Con il presente documento intendiamo condividere il lavoro svolto in questi anni partendo dall'analisi della situazione storica, rappresentata dai dati dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) integrati con le informazioni in nostro possesso relative al comparto comunale, per il quale sono stati stimati i FaS in termini di coefficienti di riparto.



Nella parte finale dell'Audizione affronteremo il tema dei Livelli essenziali delle prestazioni (LEP), argomento che portiamo all'attenzione di codesta Commissione in base a quanto previsto dal comma 793, art.1, della legge 197/2022. In particolare, segnaliamo che la normativa vigente (art. 13 del decreto legislativo 68/2011) prevede che i LEP debbano riferirsi alla spesa in conto capitale.

In merito alla determinazione dei LEP è importante sottolineare che la parte tecnica può rappresentare il contesto e ipotizzare scenari a saldi di finanza pubblica invariati, spetta invece al decisore politico fornire le indicazioni per la definizione degli stessi e per decidere se debbano essere determinati solo per la parte in conto capitale o anche per la parte di spesa corrente.

## 1. Quadro generale del Trasporto Pubblico Locale

L'utilizzo congiunto dei dati dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale e della banca dati dei FaS comunali<sup>1</sup> consente di avere un quadro finanziario complessivo del settore del TPL, riferito a tutti i livelli di governo per i territori delle Regioni a Statuto Ordinario (RSO). L'annualità presa a riferimento è il 2019, ultimo anno disponibile per i dati dell'Osservatorio. Nel 2019 il fondo nazionale per il TPL è risultato pari a 4,9 miliardi di euro ed è stato ripartito tra le regioni secondo i criteri previsti dal decreto-legge n. 50/2017 (articolo 27, comma 2)<sup>2</sup>. A livello nazionale il Fondo copre il 49% delle necessità di finanziamento del settore con una segmentazione territoriale che va dal 79% della Calabria al 33% del Lazio.

Successivamente entrano in campo le risorse proprie degli enti territoriali per un totale di oltre 1,856 miliardi, di cui 1,163 miliardi riferibili ai comuni e i rimanenti 693 milioni di fonte regionale. Tale segmentazione, resa possibile dall'analisi comparata dei dati dell'Osservatorio e di quelli dei FaS comunali, ha messo in evidenza diversi modelli di finanziamento a livello territoriale. In particolare, si osserva come in Lombardia siano particolarmente cospicui i fondi regionali, pari al 22% del totale

---

<sup>1</sup> Le informazioni più recenti, presenti nella banca dati dei Fabbisogni standard, sono relative all'annualità 2021, raccolte attraverso il Questionario FC70U.

<sup>2</sup> In particolare, il DL 50/2017 ha previsto i seguenti criteri di riparto del Fondo: il 10% sulla base dei proventi complessivi da traffico fino a raggiungere gradualmente il 20% dell'importo del già menzionato Fondo; il 10% in base al criterio dei costi standard fino a raggiungere il 20% dell'importo del già menzionato Fondo. La quota residua del Fondo viene ripartita sulla base della Tabella di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze), 11 novembre 2014.



(a fronte di una media nazionale del 7%), mentre nel Lazio emerge la componente comunale che copre il 35% delle necessità di finanziamento (a fronte di una media nazionale del 12%).

Da ultimo, vanno considerate le risorse acquisite attraverso i ricavi da traffico, derivanti dalla vendita dei biglietti, che mediamente a livello nazionale coprono il 32% delle necessità di finanziamento, con percentuali solitamente più alte nelle regioni settentrionali, con un massimo del 51% in Veneto, e più basse nelle regioni meridionali (14% in Basilicata).

In termini assoluti il costo pubblico complessivo presenta una distribuzione territoriale eterogenea, andando dai quasi 300 euro pro capite del Lazio a poco più di 100 euro per abitante nelle Marche. Questa distribuzione nasconde poi forti variabilità all'interno delle singole regioni a fronte della diversa densità di popolazione e della presenza dei grandi centri urbani che, fisiologicamente, fanno da traino alla spesa a causa della maggiore domanda, nonché a fronte delle caratteristiche morfologiche dei territori che portano a modificare il mix tra diverse modalità di trasporto (gomma, ferro, acqua) e tra trasporto urbano ed extra-urbano.

La distribuzione delle risorse sul territorio è, ad oggi, il risultato di due processi perequativi distinti: il primo, tra regioni, regolato dal riparto del Fondo Nazionale Trasporti, e il secondo intraregionale, tra comuni, con la distribuzione del Fondo di Solidarietà Comunale attraverso la definizione dei FaS comunali. I due processi perequativi seguono oggi percorsi e metodologie specifiche, accomunate da un fisiologico processo di convergenza dovuto dalla necessità, sempre più concreta, di definire i Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP) relativi a tutti i livelli di governo interessati nell'offerta del servizio.



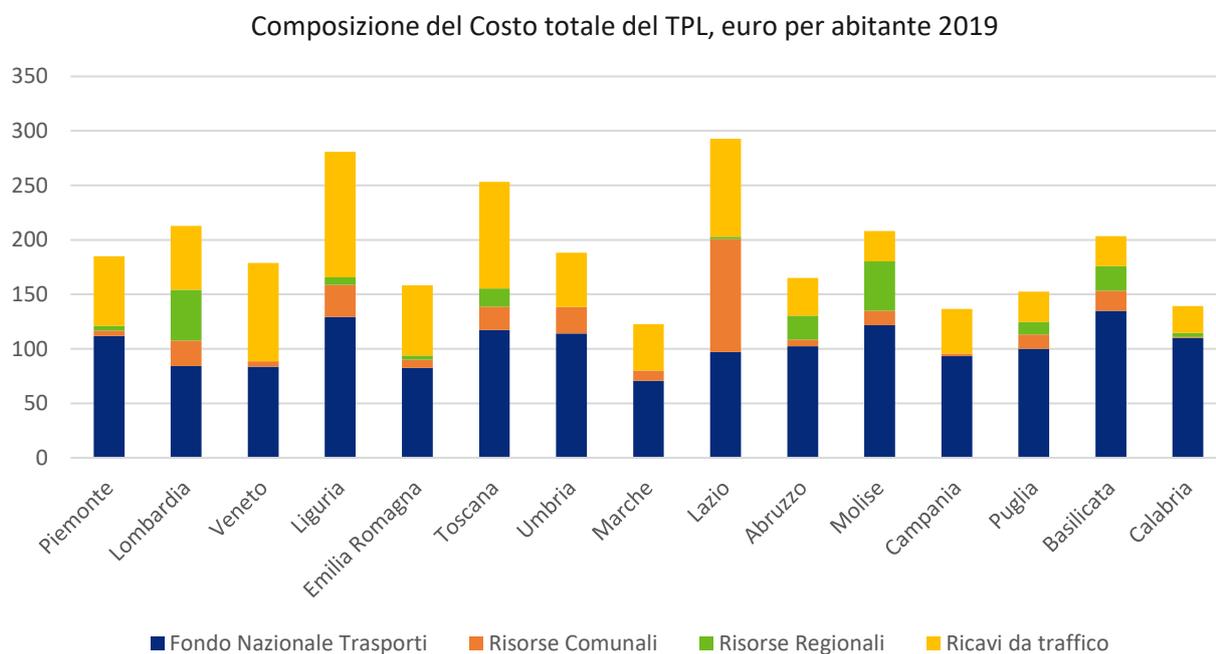
**Tabella 1 – Spesa e Fonti di finanziamento del Trasporto Pubblico Locale, RSO, valori in euro, anno 2019**

<b>Regioni a statuto ordinario</b>	<b>Popolazione al 31/12/2019</b>	<b>Fondo Nazionale Trasporti (A)</b>	<b>Risorse Comunali (B)</b>	<b>Risorse Regionali (C)</b>	<b>Ricavi da traffico (D)</b>	<b>Costo Pubblico (F = A+B+C+D)</b>
<b>Piemonte</b>	4.311.217	481.348.584	21.466.096	18.915.814	276.100.432	801.563.132
<b>Lombardia</b>	10.027.314	842.997.870	235.495.050	468.176.091	588.400.630	2.144.375.337
<b>Veneto</b>	4.879.133	407.325.121	24.134.688	0	440.608.806	861.123.556
<b>Liguria</b>	1.524.826	196.994.473	44.946.324	10.444.250	175.630.098	429.830.864
<b>Emilia-Romagna</b>	4.466.546	367.575.354	35.234.182	15.922.438	288.596.658	710.324.993
<b>Toscana</b>	3.692.555	433.618.745	78.259.812	62.298.133	361.216.969	938.024.170
<b>Umbria</b>	870.165	99.326.375	21.071.994	0	43.334.799	162.358.164
<b>Marche</b>	1.508.611	106.754.562	14.056.484	0	64.127.886	183.697.598
<b>Lazio</b>	5.755.700	557.882.736	598.516.523	10.932.863	518.119.338	1.716.013.547
<b>Abruzzo</b>	1.293.941	132.337.397	7.974.667	28.479.178	44.664.040	213.693.529
<b>Molise</b>	300.516	36.561.544	3.929.008	13.732.708	8.320.522	62.761.337
<b>Campania</b>	5.712.143	532.093.071	13.798.855	0	234.795.268	781.283.960
<b>Puglia</b>	3.953.305	395.902.905	51.829.887	44.696.820	110.583.044	611.840.974
<b>Basilicata</b>	553.254	74.573.647	10.287.327	12.461.556	15.253.701	112.775.985
<b>Calabria</b>	1.894.110	208.042.975	2.179.582	7.097.418	46.441.969	263.769.306
<b>Totale RSO</b>	<b>50.743.336</b>	<b>4.873.335.362</b>	<b>1.163.180.479</b>	<b>693.157.268</b>	<b>3.216.194.159</b>	<b>9.993.436.453</b>

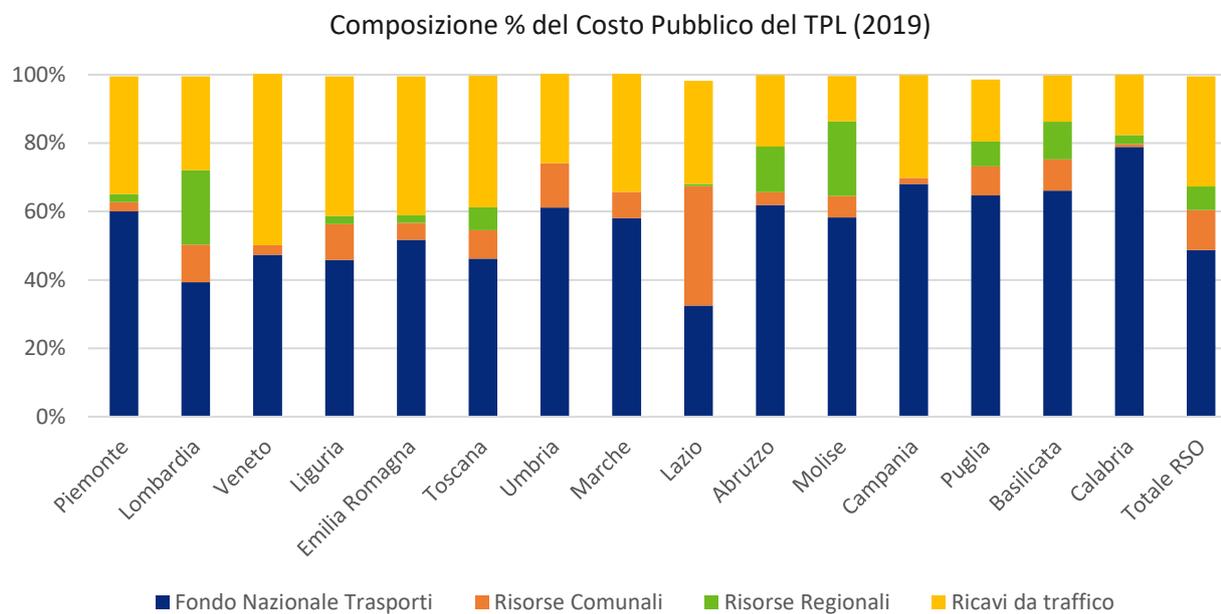
*Fonte: Elaborazione propria su dati dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale e della banca dati dei Fabbisogni Standard Comunali*



**Figura 1 – Composizione del costo totale del TPL, RSO, anno 2019**



a)



Fonte: Elaborazione propria su dati dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale e della banca dati dei Fabbisogni Standard Comunali



**Figura 2 – Composizione del costo totale del TPL, RSO, anno 2019**



*Fonte: Elaborazione propria su dati dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale e della banca dati dei Fabbisogni Standard Comunali*



## 2. I dati dei fabbisogni standard comunali. Il confronto tra Roma e Milano

I FaS comunali hanno rappresentato un'importante opportunità di ammodernamento delle relazioni finanziarie tra i livelli di governo. Sul piano tecnico, sono coefficienti che stimano statisticamente il fabbisogno finanziario di un ente in base alle caratteristiche territoriali, agli aspetti sociodemografici della popolazione residente e alle caratteristiche strutturali dell'offerta dei servizi.

I fabbisogni insieme alle capacità fiscali standard consentono, attraverso il meccanismo perequativo, di redistribuire con equità le risorse tra i diversi enti. In questo modo il meccanismo fondato su fabbisogni e capacità fiscali punta al superamento graduale del criterio fondato sulla spesa storica e sui conseguenti trasferimenti storici. Il passaggio al finanziamento basato sui fabbisogni standard e sulla capacità fiscale avviene in modo graduale e complementare: la percentuale del finanziamento a valori storici, infatti, diminuirà progressivamente e nel 2030 è prevista l'entrata a regime del sistema, con il raggiungimento del 100% della perequazione basata sul confronto tra fabbisogni standard e capacità fiscale. Per il 2023 la percentuale delle risorse distribuite con i criteri perequativi è pari al 45,5%, mentre quelle distribuite a valori storici corrispondono al 54,5%.

I FaS rappresentano un sistema basato su tecniche di analisi statistica ed econometrica che fotografano il territorio e le condizioni demografiche e sociali di ogni ente grazie ad un articolato insieme di variabili. In questo modo, il modello di stima riesce a spiegare realtà profondamente diverse, come quelle dei piccoli comuni da un lato e delle grandi città dall'altro.

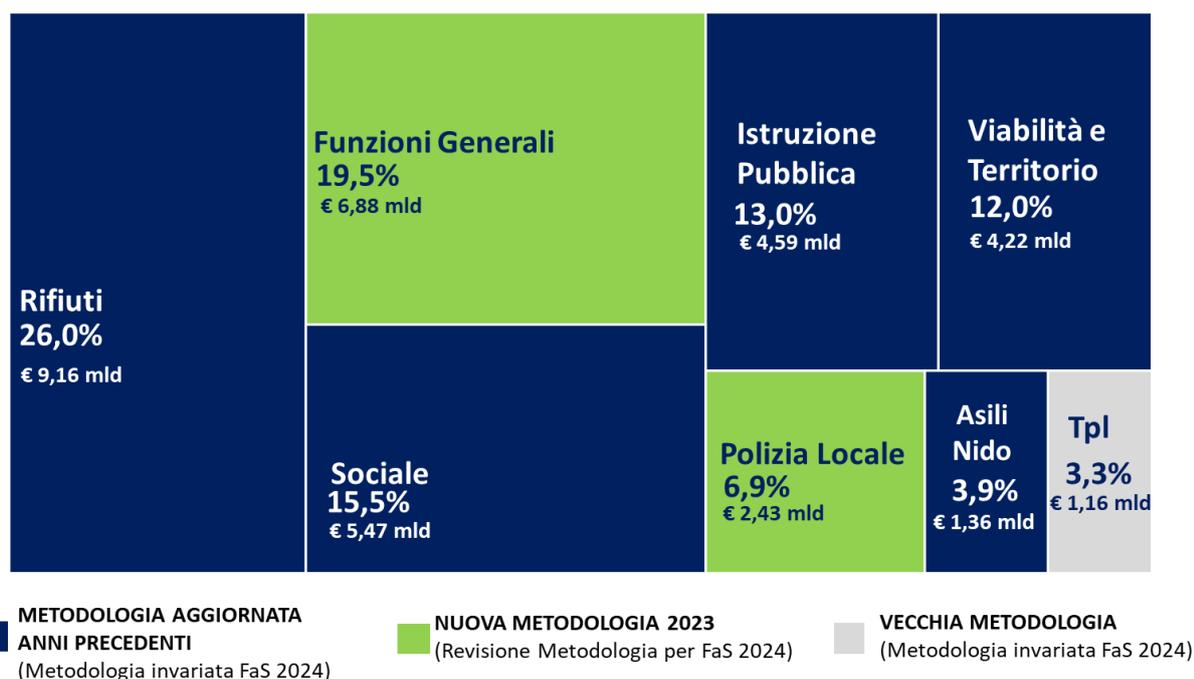
Con riferimento ai comuni delle RSO, 6.565 enti al 2023, il Decreto Legislativo n. 216 del 2010, prevede che siano calcolati e revisionati i FaS relativamente alle seguenti funzioni fondamentali, individuate nel D.L. 95/2012 (si veda la Figura 3 per il peso delle singole funzioni nella composizione del Fabbisogno Standard complessivo):

- funzioni generali di amministrazione di gestione e di controllo;
- funzioni nel campo della viabilità e dei trasporti;
- funzioni relative alla gestione del territorio e dell'ambiente;
- servizio di raccolta e smaltimento rifiuti;



- funzioni nel settore sociale compreso il servizio di asili nido;
- funzioni di istruzione pubblica;
- funzioni di polizia locale.

**Figura 3 – Funzioni fondamentali nella composizione del fabbisogno standard e loro peso**



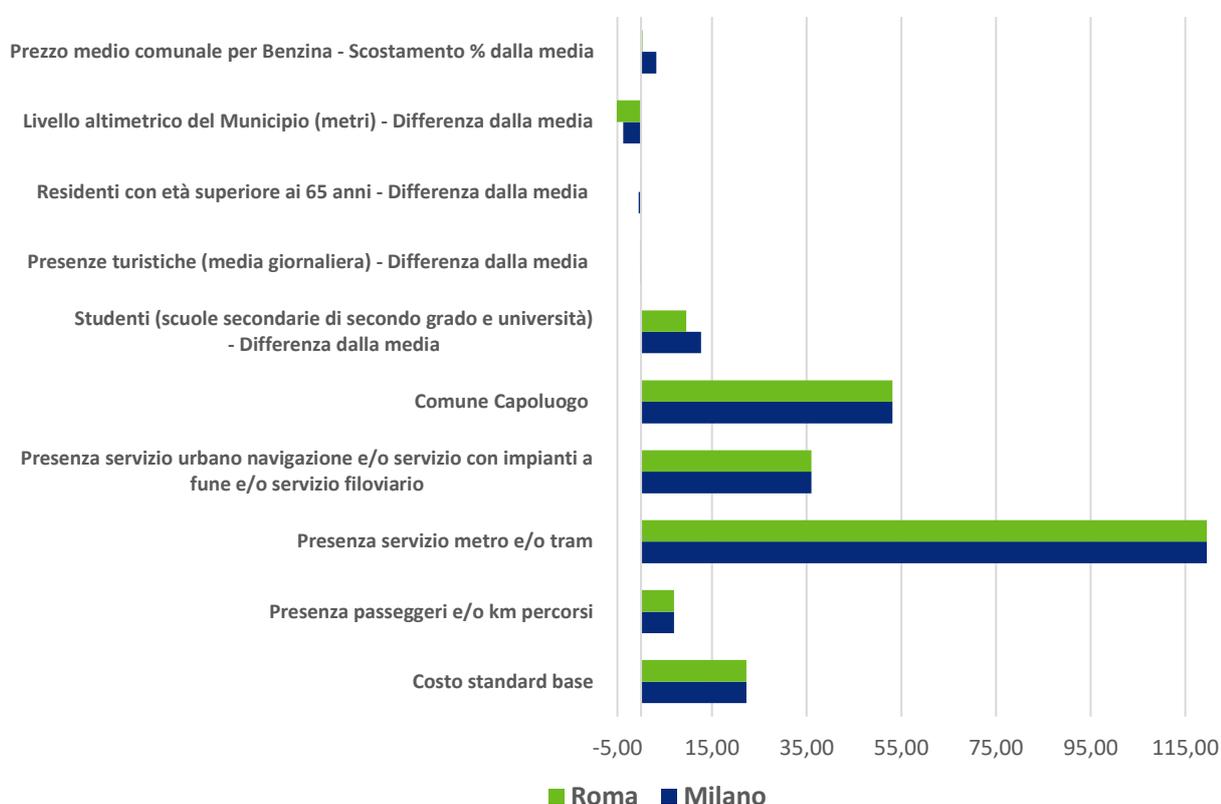
Al servizio di TPL dei comuni, appartenente alle funzioni nel campo della viabilità e dei trasporti, è attribuito il peso più piccolo nella composizione del fabbisogno standard complessivo pari al 3,3%. Il fatto che questa funzione sia oggi rimasta l'ultima in attesa di aggiornamento metodologico dal 2016, anno a cui risale l'impianto metodologico vigente, è dovuto principalmente alla difficoltà di definirne i LEP, difficoltà amplificata dal carattere multilivello del servizio che richiederebbe il coordinamento tra regioni e comuni sia per la definizione dei LEP sia per la stima dei costi e fabbisogni standard.

L'attuale metodo di definizione dei FaS comunali, in assenza di LEP, identifica il fabbisogno soltanto per i comuni che attualmente erogano il servizio di TPL o sono capoluogo di provincia. La condizione in base alla quale si considera erogato il servizio è determinata dalla presenza della spesa. All'interno di questo gruppo di comuni, pari nel 2023 a 2.071, il fabbisogno è individuato dai seguenti driver: la



numerosità della popolazione residente, gli alunni della scuola secondaria di secondo grado e gli studenti universitari, le presenze turistiche, l'incidenza della popolazione con più di 65 anni, il livello altimetrico del municipio, il prezzo medio comunale della benzina, la presenza del trasporto su gomma, del servizio metro e tram, del servizio urbano navigazione e del servizio impianti con fune e servizio filoviario (si veda la Figura 4 per uno spaccato delle determinanti del fabbisogno con riferimento alle città di Roma e Milano, da cui si evince come il fabbisogno standard per abitante è equivalente nelle due grandi città).

**Figura 4 - Confronto delle determinanti del fabbisogno standard per i comuni di Roma e Milano – Dati 2021 (valori in euro per abitante)**



Nel 2021, considerando l'insieme dei comuni delle RSO, la spesa corrente desunta dalla Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche - BDAP relativa al TPL è risultata pari a 2,5 miliardi di euro (Missione 10 programmi 1, 2, 3 e 4). Di questa il 66% è attribuibile alle prime due grandi città: Roma con una spesa di 740 milioni di euro e Milano con una spesa di 906 milioni di euro. La spesa storica in valore assoluto, però, non consente di valutare e confrontare il reale costo del servizio nelle due città. Per



questo è necessario procedere ad una riclassificazione della spesa BDAP, operazione resa possibile dalle informazioni presenti nel questionario dei FaS. Tra le componenti da armonizzare vi è, in primo luogo, quella dei ricavi da traffico che, solo per il comune di Milano, transitano nel bilancio.

Nell'Appendice viene riportata la tabella della spesa corrente di riferimento per il calcolo dei FaS delle due città relativamente all'annualità 2019 e 2021 con la specificazione di tutte le voci di bilancio riclassificate attraverso i questionari dei FaS.

La Tabella 2 mostra, con riferimento al 2019 e al 2021, la **Spesa corrente di riferimento per il calcolo dei fabbisogni standard** che consente di valutare il costo complessivo del servizio nelle due città; tra le voci integrative si considerano le entrate riconducibili ai ricavi da traffico di Roma e Milano. Alla fine del processo di armonizzazione il costo complessivo del servizio di Milano risulta pari a circa 900 milioni di euro nel 2021 (di cui circa 235 milioni da ricavi da traffico), molto prossimo alla sua spesa contabile, mentre quello di Roma risulta pari a 876 milioni (di cui circa 136 milioni da ricavi da traffico), ovvero un importo notevolmente superiore a quello evidenziato dalla spesa contabile.

**Tabella 2 – Confronto della Spesa corrente di riferimento ai fini dei fabbisogni standard per Roma e Milano - Dati 2019 e 2021**

	ROMA		MILANO	
	2019	2021	2019	2021
<b>SPESA CORRENTE DI RIFERIMENTO PER IL CALCOLO DEI FABBISOGNI STANDARD</b>	<b>993.748.669</b>	<b>875.906.753</b>	<b>860.774.448</b>	<b>900.825.154</b>
Di cui Ricavi da traffico derivanti dalla vendita di biglietti	<b>274.274.001</b>	<b>135.771.226</b>	<b>446.275.743</b>	<b>235.028.683</b>

Dalla lettura della tabella si evince come il Comune di Roma, a differenza del Comune di Milano, non faccia transitare all'interno del proprio bilancio i ricavi da traffico e che questi vengano comunque considerati all'interno del calcolo della spesa corrente di riferimento attraverso la valorizzazione esplicita del rigo identificato nel questionario *"Entrate relative ai servizi forniti da altri soggetti e NON riportate nell'allegato d) Entrate per categorie del Rendiconto della gestione"* dove i comuni



sono chiamati ad indicare per il TPL i ricavi da biglietto in corrispondenza della riclassificazione delle spese.

Per tale motivo, grazie alla riclassificazione effettuata attraverso la compilazione dei questionari, le spese dei due comuni oggetto di approfondimento diventano totalmente confrontabili pur registrando modalità di compilazione del bilancio differenti.

Per entrambe le città, se si considera la spesa corrente di riferimento al netto dei ricavi da traffico derivanti dalla vendita di biglietti, si registra un aumento del livello di spesa nel passaggio dal 2019 al 2021. Da segnalare, invece, il forte calo dei ricavi da traffico tra le due annualità al punto da registrare per il Comune di Roma una riduzione di poco superiore al 50% e per il Comune di Milano un calo sostanzialmente in linea che si attesta intorno al 47%. La causa principale di tale impattante diminuzione è sicuramente da ricercare tra le conseguenze della pandemia che ha comportato un minor utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico.

### **3. L'evoluzione della metodologia dei fabbisogni standard e i LEP**

Nel presente paragrafo s'intendono mettere in risalto gli elementi di carattere normativo e finanziario che potrebbero permettere di considerare il TPL, a pieno titolo, nell'alveo dei servizi tutelati dai LEP e ciò non solo dal punto di vista infrastrutturale, dove vi è ampio consenso, ma anche dal punto di vista della spesa corrente dove, invece, si riscontra ambiguità. Dal punto di vista perequativo a livello regionale (infrastrutturale e spesa corrente) il TPL rappresenta il settore più importante dopo quello sanitario e non sembra, quindi, corretto scindere gli investimenti dalla spesa corrente.

L'articolo 117 comma 2, lettera m) della Costituzione assegna allo Stato centrale la legislazione esclusiva nella determinazione dei LEP concernenti i diritti civili e sociali da garantire su tutto il territorio nazionale. In attuazione di quanto previsto dalla Costituzione, nel 2009, è stata approvata la Legge delega sul Federalismo Fiscale (L. 42/2009). Tra i diversi decreti attuativi della Legge delega, nel 2011, è stato approvato il D.lgs. 68 che all'art. 14 identifica nei servizi relativi alla sanità, all'assistenza, all'istruzione e al TPL limitatamente alla componente infrastrutturale (spesa in conto



capitale) la parte di spesa pubblica ricadente nell'ambito di azione del menzionato articolo della Costituzione.

Ai fini di una compiuta attuazione del federalismo regionale, tra gli obiettivi da realizzare come previsto anche dal PNRR, oltre alla imprescindibile definizione dei LEP e dei FaS, vi è anche la definizione delle modalità di perequazione con distinzione tra LEP (copertura integrale dei fabbisogni standard) e non LEP (perequazione sulla base delle capacità fiscali).

Sulla base della normativa vigente (articolo 8 della legge n. 42 del 2009 e articolo 14 del decreto legislativo n. 68 del 2011) il TPL non è considerato tra i LEP se non per la parte in conto capitale; la parte corrente non godrebbe della perequazione integrale, sulla base dei fabbisogni standard, ma soltanto della perequazione basata sulle capacità fiscali.

Al fine di evitare possibili ripercussioni sulla capacità delle regioni di assolvere ai contratti di servizio per il TPL, a causa della minore disponibilità di risorse finanziarie con conseguenti danni nei confronti degli utenti finali, è stata, quindi, evidenziata l'opportunità di avviare un'attenta riflessione circa l'inclusione del TPL di parte corrente tra le spese riconducibili ai LEP, in quanto inerente i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale.

La cabina di regia per la determinazione dei LEP (prevista dall'articolo 1, commi da 791 a 801-bis, della legge n. 197 del 2022) ha il compito di affrontare questa tematica e valuterà se determinare i LEP relativi sia alla parte in conto capitale sia alla parte corrente.

La possibile inclusione del TPL di parte corrente tra i LEP, con il conseguente obbligo di copertura integrale delle spese commisurate ai fabbisogni standard, risolverebbe la preoccupazione per cui la fiscalizzazione dei trasferimenti possa determinare un definanziamento del comparto con ripercussioni sull'esecuzione dei contratti di servizio.

Ai fini dell'evoluzione della metodologia per la determinazione dei FaS comunali del TPL, l'individuazione o meno dei LEP di parte corrente è un elemento dirimente per la scelta delle variabili e dei modelli di stima.



## 4. Conclusioni

Ricordiamo che la nostra società ha operato una serie di ricerche e analisi nel campo della finanza locale e che l'attività inerente alla determinazione dei fabbisogni standard ci vede impegnati nel comparto dei comuni, delle regioni a statuto ordinario e delle province e città metropolitane. Con la legge di bilancio per il 2023 (L. 197/2022) la nostra società è stata incaricata, inoltre, di fornire supporto alla CTFS e alla Cabina di Regia, nella determinazione dei LEP e dei relativi fabbisogni standard per le materie oggetto dell'autonomia differenziata.

Nel caso in cui il Presidente e i Parlamentari ritenessero utile trattare e approfondire anche le altre attività svolte confermiamo la nostra disponibilità ad essere auditi.



## APPENDICE

Descrizione voci desunte dai questionari dei fabbisogni standard FC60U (2019) e FC70U (2021)	ROMA		MILANO	
	2019	2021	2019	2021
+ Spese totali per il personale (al netto del trattamento accessorio impegnato nell'esercizio successivo, ma di competenza dell'anno e comprensivo di eventuali spese di anni precedenti)	2.154.161,44	2.744.048,70	2.397.265,65	2.181.866,35
+ Spese correnti totali diverse da quelle relative al personale al netto delle altre spese per redditi di capitale (macroaggregato 8), dei rimborsi e poste correttive delle entrate (macroaggregato 9 - a eccezione dei rimborsi per spese di personale indicati nel quadro T) e delle altre spese correnti (macroaggregato 10) non relative ai premi di assicurazione	717.778.908,98	737.478.064,63	865.579.761,42	904.560.092,79
<b>SPESA CORRENTE DA RENDICONTO AL BILANCIO RICLASSIFICATA</b>	<b>719.933.070,42</b>	<b>740.222.113,33</b>	<b>867.977.027,07</b>	<b>906.741.959,14</b>
+ Trattamento accessorio impegnato nell'esercizio successivo, ma di competenza dell'anno	0,00	99.139,80	87.465,35	79.454,70
- Eventuali spese di competenza di anni precedenti (retribuzioni personale dirigente, non dirigente, rinnovi contrattuali ecc)	0,00	21.118,11	125.956,99	123.448,54
+ Entrate relative ai servizi forniti da altri soggetti e NON riportate nell'allegato d) Entrate per categorie del Rendiconto della gestione	274.274.001,00	135.771.226,00	0,00	0,00
- Interessi passivi	458.402,43	164.608,40	39.169.403,82	39.056.878,33
<b>= SPESA CORRENTE PRIMARIA RICLASSIFICATA</b>	<b>993.748.668,99</b>	<b>875.906.752,62</b>	<b>828.769.131,61</b>	<b>867.641.086,97</b>
+ Interessi passivi sostenuti per finanziamenti per l'acquisto e la manutenzione di mezzi strumentali, infrastrutture tecnologiche e fabbricati	0	0	39.169.404	39.056.878
<b>= SPESA CORRENTE LORDA RICLASSIFICATA</b>	<b>993.748.668,99</b>	<b>875.906.752,62</b>	<b>867.938.535,43</b>	<b>906.697.965,30</b>
- Personale: Entrate per rimborsi ricevuti per il personale in convenzione (ai sensi degli artt. 13 e 14 del CCNL 22/01/04)	0	0	0	0
- Personale: Entrate per rimborsi ricevuti per personale comandato o distaccato presso altre Amministrazioni	0	0	0	0
- Personale: Entrate per rimborsi ricevuti per emolumenti corrisposti dall'ente ai lavoratori socialmente utili	0	0	0	0
- Spesa per calamità naturali e debiti fuori bilancio, al netto delle spese per il riporto di perdite o per l'aumento di capitale in partecipazioni (solo se contabilizzate nell'allegato e) macroaggregati da 3 a 4)	0	0	0	0
- Entrate relative ai servizi erogati a favore di altri Enti (Comuni, Unioni di Comuni, Comunità Montane, Consorzi, Convezioni e altre forme di gestione associata)	0	0	0	0
- Entrate relative ai servizi erogati a favore di altri derivanti da contributi degli Enti Locali	0	0	7.164.087	5.872.812
<b>= SPESA CORRENTE NETTA RICLASSIFICATA</b>	<b>993.748.668,99</b>	<b>875.906.752,62</b>	<b>860.774.447,96</b>	<b>900.825.153,71</b>
+ QUOTA DELLA SPESA DELL'UNIONE/COMUNITA' MONTANA ECCEDENTE I TRASFERIMENTI RICEVUTI DAI COMUNI, attribuita in base alla popolazione di riferimento per il calcolo dei fabbisogni standard	0	0	0	0
<b>= SPESA CORRENTE DI RIFERIMENTO PER IL CALCOLO DEI FABBISOGNI STANDARD</b>	<b>993.748.668,99</b>	<b>875.906.752,62</b>	<b>860.774.447,96</b>	<b>900.825.153,71</b>