

# Trasporto pubblico locale, un futuro è possibile



FILT CGIL

I dati più recenti sulla mobilità in Italia sono allarmanti. Se da una parte il crollo dei consumi in questo settore sembra inarrestabile, dall'altra il ricorso alle auto private per gli spostamenti in città risulta doppio rispetto allo standard europeo, mentre il trasporto pubblico tocca i livelli più bassi degli ultimi quindici anni sia in termini di volume d'affari, sia di livello del servizio erogato. Significativa in tal senso la vetusta media di dodici anni dei nostri mezzi pubblici, a fronte dei sei anni del resto d'Europa. Inoltre, sebbene gli ultimi due governi abbiano previsto un significativo piano di investimenti sul fronte del trasporto pubblico, a oggi gravano su di esso la riduzione delle risorse pubbliche, passate da 6,5 a 4,8 miliardi, e i tagli effettuati alle regioni e agli enti locali, cui i servizi stessi si riconducono, dal patto di Stabilità e dalla spending review. Se ci si dovesse limitare alla valutazione di traffico e prestazioni, sarebbe dunque difficile giustificare l'interesse manifestato da parte dei competitor internazionali in occasione delle nuove gare per l'affidamento dei servizi di trasporto. La risposta viene dalle stesse aziende pubbliche, che hanno pubblicato bilanci in utile nel 70% dei casi e che patiscono un indebitamento spesso legato ai ritardati pagamenti da parte di regioni ed enti locali. Il Tpl evidentemente, laddove gestito con oculatezza, ma soprattutto con l'ideale dotazione di risorse economiche e infrastrutturali,

li, rappresenta ancora «un affare» su cui scommettere. In questa direzione va letto il nuovo progetto di mobilità integrata recentemente presentato dal Gruppo Ferrovie dello Stato: nel piano industriale 2017-2026, anche allo scopo di contrastare l'avanzata dei grandi concorrenti europei come il gruppo francese Ratp e la tedesca Arriva del gruppo Deutsche Bahn, spesso in cordata con aziende italiane, Ferrovie ha dichiarato di volere incrementare la propria quota di trasporto su gomma passando dall'attuale 6 al 25% e ha preannunciato investimenti significativi per l'acquisto di nuovi bus e treni. Un piano ambizioso, che sarà oggetto di attento monitoraggio da parte del Sindacato, direttamente interessato a questa veloce quanto imprevedibile metamorfosi affinché, qualunque sia l'aggiudicatario di gara o il gestore del servizio, vengano garantiti agli operatori del settore la «degn» occupazione e la «decorosa» retribuzione, oltre che il rispetto di leggi e contratti. Sotto il profilo normativo, d'altra parte, la disciplina del Tpl è tutt'altro che lineare. L'interpretazione non sempre condivisibile delle disposizioni di legge ha penalizzato, quando non inibito, la diffusione delle procedure a evidenza pubblica previste dal legislatore fin dal 1997: il complesso quadro normativo che si è sviluppato negli anni successivi ha frenato lo sviluppo dei meccanismi di gara e, quindi, ha contribuito all'utilizzo di altre tipologie di affidamento.

Non è un caso se le uniche due gare a evidenza pubblica attive oggi in Italia, indette in due regioni, Toscana e Friuli-Venezia Giulia, vedono il proprio esito legato a quelli dei ricorsi esperiti in entrambi i casi davanti al Tar. Né destano minore preoccupazione sia il decreto «Milleproroghe», in riferimento alla vicenda Flixbus, sia i decreti attuativi della cosiddetta legge Madia sulle società partecipate e sui servizi pubblici locali, anche con i correttivi predisposti dal consiglio dei ministri: in particolare, la parte relativa al blocco delle assunzioni a tempo indeterminato di figure professionali indispensabili, quali autisti e macchinisti, rischia di compromettere la competitività delle aziende, mentre l'abolizione del regio decreto n. 148/1931, che regola lo stato giuridico degli Autoferrotranvieri, rischia di creare un pericoloso vuoto normativo. Nessuna preclusione per le aggregazioni aziendali, a condizione che siano frutto di un percorso regolamentato che porti a ridurre la frammentazione delle aziende di trasporto, né per la riduzione delle aziende partecipate dalle attuali ottomila a circa mille, nella misura in cui questa scelta consenta di sottrarre alla cattiva politica aziende vitali per il paese. Innegabile, tuttavia, il rischio che una gestione meno che prudente di siffatti processi possa creare drammatici esuberi di personale e bloccare l'ingresso di nuovi addetti anche ove necessario. Sul fronte della contrat-

tazione nazionale, il prossimo 31 dicembre scade il contratto di settore ed entro settembre le organizzazioni sindacali dovranno presentare la nuova piattaforma rivendicativa. Intanto, è stato finora disatteso lo stesso Ccnl del 28 novembre 2015, là dove prevedeva la costituzione di tre commissioni paritetiche tra associazioni datoriali e sindacati per elaborare il Testo unico degli accordi nazionali (l'ultimo è del 23 luglio 1976), la contrattualizzazione entro fine 2017 delle norme del regio decreto n. 148/1931 e la costituzione del Fondo sanitario nazionale, da rendere operativo entro il prossimo luglio. Nonostante i ripetuti «solleciti», in due anni è stata convocata soltanto una riunione dedicata al Fondo sanitario. Ultima incognita, l'evoluzione del ruolo della rappresentanza datoriale nel momento in cui alla storica presenza di Asstra e Anav, cui aderiscono rispettivamente le aziende pubbliche e quelle private, si aggiunge Agens che, nata in ambito Confindustria, rappresenta principalmente Ferrovie dello Stato e alcune aziende di trasporto su gomma. L'unico a poter sciogliere i pesanti dubbi che rendono incerto il futuro del trasporto pubblico locale è il governo nazionale, nella misura in cui riconosca il valore strategico del settore e lo doti di regole e risorse certe e adeguate ai parametri europei.

la Segreteria  
nazionale Faisa Cisl