

Trasporto locale e risorse - Giornate di fuoco per il TPL, è tutti contro tutti

Riportiamo l'interessante fotografia diffusa da Federmobilità sul difficile momento che sta attraversando il trasporto pubblico locale in Italia

Sindacati contro aziende, aziende contro regioni, regioni contro regioni. Al centro del conflitto le risorse per il settore.

Dopo scioperi e incontri tra sindacati e parti datoriali con il Governo e faticose intese raggiunte dalle regioni sulle modalità per assegnazione del 60% per cento del Fondo, la situazione non sembra aver trovato ancora un equilibrio stabile.

L'incontro fra sindacati, aziende e governo del 13 marzo per il rinnovo del contratto (fermo da sette anni), si è concluso, con un nulla di fatto e i ministri Lupi e Poletti hanno chiesto 15 giorni di tempo per trovare una soluzione.

Un tavolo che vede da una parte la richiesta sindacale per il rinnovo del contratto e dall'altra Anav e Asstra, che ferme nella loro posizione, pongono il problema del l'incremento della dotazione del fondo o la confluenza in questo delle compartecipazioni o entrate proprie regionali di ulteriori 1.450 e puntano il dito sulla discrezionalità delle regioni a utilizzare una quota parte dell'ex fondo perequativo .

Sullo sfondo la riduzione delle risorse destinate al settore che secondo le aziende hanno portato nelle casse delle regioni , dal 2011, 800 milioni meno l'anno, i forti ritardi dei pagamenti dei corrispettivi per maggiori costi finanziari che questi determinano per le imprese, la richiesta di escludere dal vincolo del patto di stabilità dell'intero ammontare del fondo e la riduzione del cuneo fiscale (il costo IRAP è stimato da ANAV e ASSTRA pari a circa 200 milioni di euro.)

Nello stesso giorno, in sede di Conferenza Unificata , le Regioni hanno espresso parere favorevole a maggioranza sullo schema di decreto per la ripartizione della prima trince del Fondo, con il voto contrario delle Regioni Marche e Veneto, e hanno chiesto al Governo il reintegro, in sede di riparto del 40%, dei 10,6 Mld che mancano sul Fondo rispetto al 2013.

Il risultato dell'intesa delle regioni, viste le posizioni di partenza, è sicuramente positivo per il contenuto del compromesso raggiunto che, se è vero che rinvia la discussione sui criteri di riparto al momento del l'assegnazione dell'ulteriore 40% del Fondo, garantisce, però, l'operatività delle procedure dell'assegnazione delle stesse. (Infatti nel caso in cui la nuova proposta di riparto non dovesse essere approvata dalla Commissione infrastrutture da almeno il 60% degli assessori presenti,(maggioranza che, in base all'accordo assunto in Commissione, corrisponderà all'unanimità), verrà applicato automaticamente il criterio 'non storico' attualmente utilizzato (valore dei contratti di servizio ferroviari 2010) ad una quota maggiore di risorse, pari a 320 milioni di €).

Ma le difficoltà della condivisione unanime dell'accordo è anche lo specchio di una situazione di forte conflittualità per le aspettative dei protagonisti che certo non consente di prevedere a breve soluzioni

strutturali per la stabilità del settore. In questa situazione, pertanto, ciò che maggiormente preoccupa, è l'incapacità del settore a fare scelte anche impopolari per uscire dal pantano delle incertezze e dei rinvii sine die del problema del fabbisogno del settore.

Il costo standard dovrebbe segnare la svolta, speriamo che non diventi l'ennesimo alibi per non affrontare i veri temi del settore, risorse adeguate per investimenti e gestione, riprogrammazione dei servizi, separazione dei ruoli nelle gestioni.

