

## Fondi per il rinnovo degli autobus, rischio di liquefazione. ASSTRA e ANAV lanciano l'allarme

Non ha neanche fatto in tempo a festeggiare il “compimese” che già il neonato fondo per il rinnovo del parco autobus per il TPL italiano è sotto attacco. Il Fondo è stato istituito dalla legge di stabilità 2015 con una dotazione pari a un miliardo di euro in cinque anni per rinnovare un parco autobus arrivato allo sfinimento. La minaccia è la solita: i soldi servono altrove, gli autobus possono aspettare. Le associazioni ASSTRA e ANAV hanno reagito subito, prima che i buoi scappino dalla stalla, ed hanno scritto al ministro dell'economica Padoan, al Ministro dei Trasporti Lupi, al Presidente della Conferenza dei Presidenti delle Regioni Chiamparino e a Fassino Presidente dell'ANCI. L'obiettivo è chiaro, si tratta di scaricare subito quest'arma puntata contro il fondo per il rinnovo del parco autobus. Questa la lettera delle associazioni:

Roma, 26 gennaio 2015

Spettabili Autorità,

con la presente si pone alla Vostra attenzione una questione di massima rilevanza per le società di trasporto rappresentate dalle scriventi Associazioni ed in generale per l'intero comparto del TPL, ovvero il rischio che il recente rifinanziamento del Fondo per il rinnovo degli autobus, di cui all'articolo 1, commi 223 e seguenti della Legge 190 del 2014 (Legge di stabilità 2015), possa essere in parte utilizzato dalle Regioni per assicurare il raggiungimento degli obiettivi finanziari imposti dalle ultime manovre statali di finanza pubblica.

Infatti, abbiamo appreso che, in sede di auto-coordinamento regionale per la definizione degli ambiti di spesa a cui apportare le riduzioni, una delle ipotesi di proposta che le Regioni potrebbero avanzare al Governo sia quella di rinunciare ad una quota del succitato Fondo allo scopo di coprire gli obiettivi della finanza regionale attraverso una richiesta di riduzione della spesa statale. La nostra preoccupazione scaturisce dal fatto che un'operazione simile, si rammenta, è stata già effettuata in attuazione dell'art. 46 del D.L. n.66/2014, dove un importo pari a 300 milioni di Euro di risorse per investimenti in materiale rotabile è stato sottratto dalla sua destinazione originaria per andare a coprire esigenze di bilancio regionali, senza tener conto altresì delle Regioni a statuto speciale.

Pur comprendendo il perdurante stato di austerità di finanza pubblica e gli sfidanti obiettivi di contenimento delle spese che lo Stato sta imponendo al sistema delle autonomie territoriali Vi ribadiamo la nostra ferma convinzione che il settore del trasporto pubblico locale, come ogni settore che ambisce ad essere competitivo, non può prescindere da una forte iniezione di risorse per investimenti che sono cruciali per tre semplici ragioni: rendere il servizio offerto di qualità e attraente per la clientela, ridurre l'impatto ambientale dei mezzi di trasporto, diminuire i costi aziendali relativi ai consumi e alle manutenzioni. A queste si aggiunge una motivazione di natura normativa, vale a dire il blocco della circolazione degli autobus euro 0 e pre euro 0 a decorrere dal 1° gennaio 2019 (Articolo 1, comma 232, Legge n.190/2015) senza ovviamente dimenticare l'impatto positivo sull'industria italiana dell'autobus e la sua relativa filiera, che negli ultimi anni è stata vittima di una crisi senza precedenti.

I principali dati vi sono noti. Sono quasi 5 anni che il Governo non contribuisce più al finanziamento degli autobus, l'età media del parco italiano sta per compiere 13 anni contro una media europea di 7 anni, media ancora più bassa se il confronto si opera, come crediamo giusto, con Francia, Spagna e Germania, il 12% dei mezzi ha livelli di emissioni Euro 0 e pre Euro 0, i costi di manutenzione di un autobus nuovo sono di sei volte inferiori rispetto ad un autobus di 15 anni.

Non possiamo, inoltre, non ribadire che il nostro settore ha già dato il suo contributo in termini di tagli; a livello medio nazionale dal 2011 ad oggi le risorse pubbliche versate sul settore si sono ridotte di oltre il

15%, 800 milioni in valore assoluto, in alcune Regioni i tagli hanno superato il 30% e che alcune recenti novità normative in ambito fiscale, in particolare sulle modalità di versamento IVA spit payment (articolo 1, comma 629 della Legge n.190 del 2014), ove non corrette, avrebbero un impatto finanziario molto duro sulle nostre società.

Alla luce di quanto esposto confidiamo fortemente che i fondi questione, nati per sostenere una politica espansiva degli investimenti e che abbiamo negli ultimi anni fortemente sostenuto e accolto con favore perché fanno intravedere un futuro più solido per il settore, non vengano nuovamente distolti per altre finalità. (Firmato: ASSTRA e ANAV)

