



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME 13/34/CR7/C4

PROBLEMATICHE DEL SETTORE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E RINNOVO CCNL AUTOFERROTRANVIARI

Negli ultimi quattro mesi, le Regioni sono state coinvolte nel negoziato, avviato con la mediazione del Ministero del Lavoro, tra associazioni datoriali e associazioni sindacali del settore del trasporto pubblico locale.

Nel corso delle riunioni, è stata effettuata una ricognizione delle risorse che, negli ultimi anni, sono state destinate al settore, dalla quale è emerso che le Regioni hanno utilizzato risorse proprie pari a circa 1.450 M€

Le associazioni datoriali, il Ministero del Lavoro e il MIT hanno strumentalmente imputato alle Regioni la responsabilità della mancata conclusione della trattativa relativa al CCNL, in quanto non hanno raggiunto un accordo in ordine all'ammontare delle risorse dell'ex Fondo perequativo che intendono destinare al TPL (v. nota di Martone e Ciaccia del 15 marzo 2013).

Le Regioni, in merito, ritengono doveroso esprimere tutto il loro fermo dissenso, ricordando le molteplici occasioni in cui hanno espresso la loro totale perplessità nei confronti di un disegno di revisione dei rapporti tra Stato e Regioni in materia di interventi nel settore del Trasporto Pubblico Locale, che rischiava di determinare, come sta avvenendo, scenari di estrema criticità.

In particolare si ricorda quanto segue:

- i tagli, che dal 2010 in poi i vari governi hanno effettuato sulle risorse per il TPL, valutabili in oltre mezzo miliardo di euro all'anno, hanno comportato, indipendentemente da criteri di efficienza e riorganizzazione, riduzioni molto significative ai servizi minimi garantiti sui territori (mediamente del 10%) ed effetti critici sullo stato delle aziende di trasporto ferro/gomma, i cui equilibri economici hanno sofferto altresì degli effetti inflattivi, anch'essi ignorati dai vari Governi;
- il disegno, che doveva garantire la certezza delle risorse destinate al TPL, sta dimostrando tutta la sua inadeguatezza per i seguenti motivi:
 - non vi è sicurezza del *quantum* né automatismo nelle modalità di trasferimenti nel tempo, tali da garantire neanche la copertura certa dei contratti di servizio;
 - le modalità di riparto ed erogazione, imposte dal novellato art. 16-bis, infatti, non garantiscono i regolari flussi di cassa, indispensabili per onorare i contratti di servizio in essere sia per il settore ferroviario che per quello della gomma. Proprio in queste settimane, il mancato trasferimento delle risorse delle prime quattro mensilità per il 2013 dell'acconto, nonostante quanto previsto dalla norma stessa e dagli accordi presi in sede di Conferenza Unificata, sta mettendo in ginocchio molte Regioni già strozzate dal clamoroso ritardo accumulato dal Governo nei trasferimenti per il ferro nazionale nell'anno 2012;
 - il problema è ancor più drammatico dal punto di vista dei bilanci regionali, se si pensa che le Regioni devono assumere impegni pluriennali di spesa non solo per la

- copertura degli oneri derivanti dalla stipula dei contratti di servizio, ma anche per l'effettuazione delle gare, soprattutto nel settore ferroviario;
- l'attuale dotazione finanziaria del fondo, come più volte sottolineato, è addirittura inferiore agli stanziamenti del 2011 (- 148 M€) e persino del 2010 (- 300 M€) e ciò è avvenuto in un contesto di tagli generalizzati alle risorse regionali in tutti i settori di spesa;
 - l'insufficienza del Fondo è ancora più rilevante in considerazione del fatto che, oltre agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, gravano sui bilanci regionali altre spese necessarie per il funzionamento del settore, quali:
 - rinnovo del materiale rotabile ferro/gomma;
 - manutenzione straordinaria delle infrastrutture;
 - innovazione tecnologica;
 - risorse aggiuntive per i contratti di lavoro e per gli ammortizzatori sociali.
 - per far fronte a tali costi, le Regioni sarebbero costrette, pertanto, ad attingere a risorse proprie in modo sistematico e pluriennale, sottraendole alle esigenze di altri settori strategici per la popolazione, quali la sanità, i servizi sociali, ecc.;
- lo stesso Fondo unico nazionale è già stato costituito con risorse in precedenza fiscalizzate e, pertanto, allora in libera disponibilità delle Regioni.

In sintesi, l'attuale disegno del Governo in materia di trasporto pubblico locale non è assolutamente idoneo a garantire il regolare funzionamento del settore, pur in presenza di processi di efficientamento e razionalizzazione che le regioni stanno intraprendendo, né l'espletamento dei servizi minimi essenziali. La soluzione, certamente, non può essere quella proposta dai vice Ministri Martone e Ciaccia, consistente nel vincolare definitivamente risorse proprie, peraltro su base pluriennale, quali quelle dell'ex Fondo perequativo, il quale, d'altro canto, è da sempre utilizzato per altre esigenze di spesa.

Riguardo al tema specifico della contrattazione collettiva, si richiama la posizione espressa da questa Conferenza nella seduta del 20 marzo 2008, in ordine al tema della contrattazione collettiva nel settore del trasporto pubblico locale. Nel documento le Regioni affermavano che **il tema dei rinnovi dei contratti collettivi nazionali di lavoro degli addetti al settore deve essere ricondotto nel suo alveo naturale**, cioè quello giuslavoristico del rapporto tra imprenditori e lavoratori, evitando qualsiasi tentativo di coinvolgimento finanziario delle regioni su tale tema.

Infine, le Regioni, in considerazione della complessità delle suddette problematiche, chiede al Governo l'attivazione urgente di un Tavolo specifico sul tema più generale dei rapporti Stato-Regioni ed Enti locali in tema di trasporto pubblico locale, inserito nell'ottica della garanzia di tutti i servizi pubblici locali essenziali.

Roma, 11 aprile 2013