

La legge di stabilità
GLI EFFETTI SULLE INFRASTRUTTURE

Conflitto di competenza
Probabili i ricorsi dei Governatori
alla Corte costituzionale

I timori di imprese e cittadini
Non c'è copertura per il contratto collettivo
e il tutto potrebbe tradursi in nuovi aumenti

Trasporto locale, Fondo a rischio buchi

Nasce una «cassaforte» da 4,93 miliardi - Pesano gli effetti dei tagli degli ultimi anni

Gianni Trovati

Nella legge di stabilità il trasporto pubblico locale trova una cassaforte. Sarebbe una bella notizia, se la cassaforte non fosse già svuotata per una parte importante dai tagli che pullman, tram e treni regionali hanno subito negli ultimi anni, e che solo tra 2010 e 2012 hanno imposto al settore di rinunciare all'11,4 per cento delle risorse di partenza. Un quadro che - come mostrano le ultime analisi di Asstra (l'associazione di settore) e del suo centro di ricerca Hermes - ha già costretto a limitare il servizio, aumentare le tariffe e ha creato più di un problema nella gestione del personale, mentre le aziende vivono una crisi di liquidità aumentata anche dai crediti incagliati nei confronti di Regioni e Comuni. Ma andiamo con ordine.

Nella legge di stabilità viene istituito il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, con una dote che nei prossimi anni sarà stabilizzata a quota 4,93 miliardi di euro. Già questa stabilità, vista la storia recente, rappresenta una significativa inversione di rotta; per aumentare la blindatura, all'interno del fondo viene predeterminata per legge anche la quota di risorse che confluirà grazie alla compartecipazione delle accise dai carburanti, quota che negli ultimi anni di crisi ha cominciato ad assottigliarsi per la flessione dei consumi. Anche per questa ragione, le imprese non hanno abbassato la guardia sul tema e hanno ottenuto dal Governo che la dote sicura proveniente dalle accise fosse quella

del 2011, e non quella alleggerita ottenuta nel 2012.

Dal recinto "sicuro" resta invece escluso l'ex Fondo perequativo regionale, che viene alimentato dall'Trap e che per circa 1,5 miliardi all'anno serve alle esigenze dei sistemi locali di trasporto.

Tuttavia, le ombre maggiori sulla nuova "cassaforte" sono altre. Da un lato, il Fondo nazionale sta già cominciando a far storcere il naso alle Regioni, titolari in base alla Costituzione della competenza sul settore, con il risultato che gli uffici dei Governatori cominceranno probabil-

IDATI ASSTRA

Pullman, tram e treni regionali hanno subito riduzioni pari all'11,4% del totale risorse tra il 2010 e il 2012

mente molto presto a lavorare su un ricorso alla Consulta; dall'altro, almeno secondo le analisi delle imprese, il Fondo nazionale debutta in un panorama già troppo colpito dai tagli degli scorsi anni: «Le risorse che confluiscono nel Fondo - sintetizza Marcello Panettoni, presidente di Asstra - non permettono di assicurare né la copertura del rinnovo del contratto nazionale per i lavoratori, né il recupero delle dinamiche inflattive degli ultimi anni».

Le conseguenze pratiche colpiscono direttamente gli utenti, sotto forma di aumenti tariffari come quelli già introdotti lo scorso

anno a Roma e Milano, solo per richiamare gli esempi principali. L'epoca dell'austerità, però, si fa sentire parecchio anche sui lavoratori, impegnati in una trattativa sul rinnovo contrattuale che arranca per scarsità di risorse. Ma non solo: le misure straordinarie si stanno estendendo sotto forma di applicazione di contratti di solidarietà ed esodi incentivati, e a temere di più sono i titolari di contratti a termine che vedono decadere le possibilità di rinnovo. L'insieme di queste situazioni riguarda ormai 8,500 dipendenti, che rappresentano il 7 per cento dell'intera forza lavoro impegnata nel trasporto locale.

Un effetto di questo genere è inevitabile con una sforbiciata di entrate dell'11,4% in due anni, in un settore che dipende per il 60% dalle compensazioni pubbliche per gli oneri di servizio e spende oltre il 50% delle risorse nelle buste paga del personale. La cura, però, si è tradotta in storie regionali molto diverse fra di loro. Nelle aree in cui la finanza locale è più debole, la stretta complessiva è stata amplificata dalle scelte regionali, che in Campania hanno portato il taglio di risorse biennali al top del 27%, mentre in Molise si è registrato un meno 23% e in Sicilia un meno 20%. In Emilia Romagna e Puglia, insieme alle Autonomie speciali del Nord, scelte diverse e disponibilità maggiori hanno spinto le amministrazioni a compensare la stretta statale, mantenendo i conti complessivi ai livelli di due anni fa.

gianni.trovati@ilssole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La posta in gioco

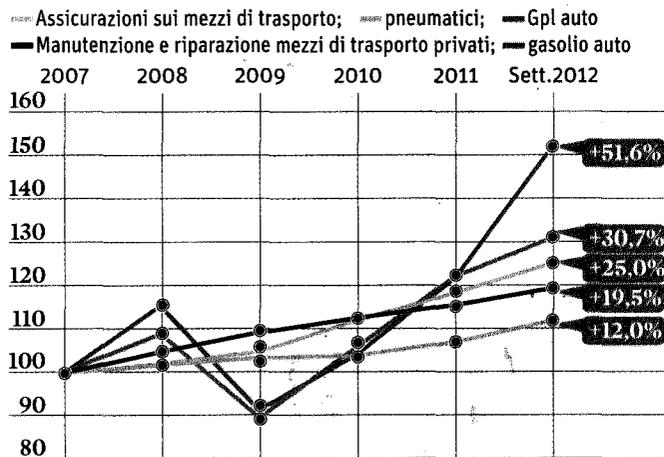
I FONDI ATTUALI

Le risorse complessive per i servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario (in milioni di euro)

Voci	2013	2014	dal 2015
Legge stabilità 2013	465	443	507
Fondo trasporto pubblico locale (anche ferroviario)	1.135	1.157	1.093
Legge finanziaria 2008	1.990	1.990	1.990
Legge 549/95	1.339	1.339	1.339
Totale fondo nazionale Tpl (anche ferroviario)	4.929	4.929	4.929
Totale risorse fondo perequativo a valere su gettito Irap (stima)	1.500	1.500	1.500
Totale fondo nazionale Tpl + fondo perequativo	6.429	6.429	6.429

L'ESPLOSIONE DEI COSTI

Voce per voce gli incrementi dei costi del trasporto pubblico locale in 5 anni



Fonte: Asstra-Hermes

LA PERDITA DI RISORSE

I tagli al settore trasporto pubblico locale 2012-2010 (in % sul totale)

Taglio medio = -11,4%

