

## DOCUMENTO STRATEGICO PER IL RILANCIO DEL TPL

Le parti riaffermano il ruolo strategico del Trasporto Pubblico Locale come fattore di coesione sociale, strumento di lotta all'inquinamento e alla congestione generata dal traffico privato, nonché sostegno alla competitività dei sistemi produttivi, essendo il diritto alla mobilità uno dei fondamentali diritti di cittadinanza, a dispetto di cui il settore continua ad essere scarsamente considerato nel panorama dei servizi.

L'attuale situazione finanziaria delle aziende del TPL, per quanto variegata sul territorio nazionale, è caratterizzata da una profonda e diffusa crisi economica e finanziaria, connotata da una situazione di forte squilibrio delle risorse necessarie per il settore, aggravata dalle recenti manovre di contenimento della spesa pubblica varate dal Governo (All. 1).

In tale prospettiva le parti sociali hanno consapevolezza della necessità di una profonda riorganizzazione del settore, orientata secondo i seguenti principi da condividere con la filiera istituzionale coinvolta:

1. Completamento del quadro di riferimento normativo caratterizzato da stabilità e certezza, operando i necessari raccordi interpretativi tra il regolamento (CE) n. 1370/2007 e la vigente legislazione nazionale in modo da garantire l'applicazione di regole chiare per l'affidamento dei servizi e la tutela del lavoro;
2. Necessità, per una reale possibilità di gestione industriale, di risorse adeguate, certe e indicizzate al fine di evitare indeterminatezza ed incertezza della gestione, indispensabili per assicurare una efficace opera di rilancio, di innovazione dei sistemi di trasporto e di ammodernamento del materiale rotabile; in questa prospettiva, occorre elaborare in tempi rapidi il meccanismo dei costi standard e garantire la fiscalizzazione di tutti i trasferimenti statali per il trasporto pubblico locale con carattere di generalità e permanenza.
3. Rafforzamento strutturale del sistema delle imprese, non sempre dotate di un dimensionamento *adeguato* a reggere la sfida della competizione, da realizzare anche attraverso una politica di incentivazione all'aggregazione tra le aziende, al fine di consentire loro di competere sul mercato italiano ed anche europeo;
4. Sviluppo da parte delle amministrazioni regionali e locali di una politica di programmazione che favorisca l'integrazione modale tra i vari sistemi di



trasporto, una marcata innovazione tecnologica, un potenziamento infrastrutturale e un rinnovo del materiale rotabile, nonché processi di integrazione tariffaria, politiche tese al raggiungimento della dimensione ottimale dei bacini di traffico, atta a garantire una risposta efficace dei sistemi di trasporto alla domanda di mobilità in una logica di sostenibilità economico finanziaria.

5. Definizione tra le parti sociali in sede nazionale - al fine di prevenire situazioni di profondo disagio sociale - di un Fondo di politiche attive del lavoro, di riqualificazione professionale e di sostegno dell'occupazione, utilizzando anche le vigenti disposizioni di legge per dotare il settore di uno strumento necessario ad accompagnare le crisi ed i processi di riorganizzazione aziendale. Una volta definito, l'accordo pattizio su costituzione e funzionamento del Fondo verrà trasferito nell'ambito del CCNL di settore. L'operatività del Fondo dovrà essere consentita dal reperimento della indispensabile dotazione finanziaria per la fase di start-up, attraverso il diretto coinvolgimento dei livelli di governo nazionale e regionale, attingendo anche alla disponibilità dei fondi FSE e FAS.

Le parti si impegnano a proseguire ed intensificare il confronto di merito sul CCNL di settore per il suo rinnovo e, a tal fine, fissano un'ulteriore fase di negoziato per giorni:

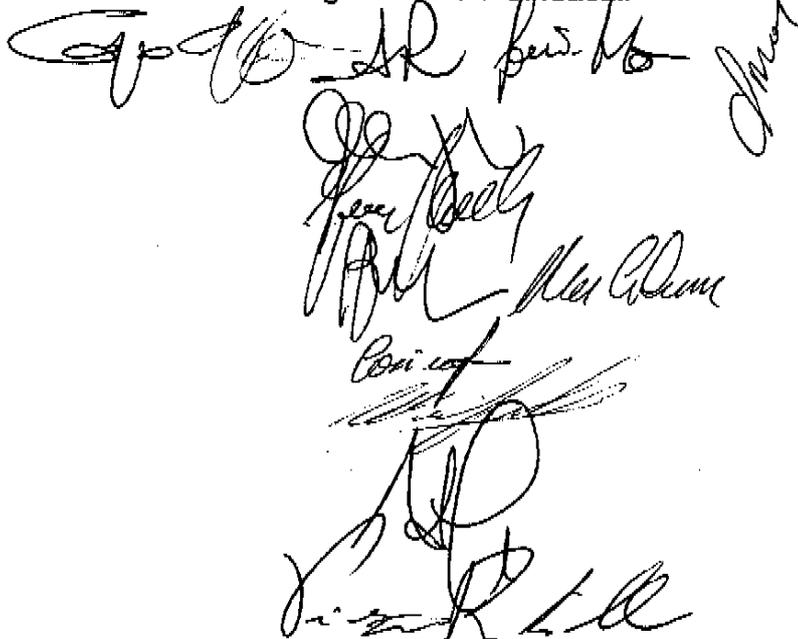
- 2 novembre 2011 dalle ore 15.00 alle ore 18.00;
- 3 novembre 2011 dalle ore 10.30 alle ore 14.00 / dalle ore 15.00 alle ore 18.00;
- 4 novembre 2011 dalle ore 10.30 alle ore 14.30.

Associazioni Datoriali

  
Paolo Lega

Roma, 27 ottobre 2011

Organizzazioni Sindacali

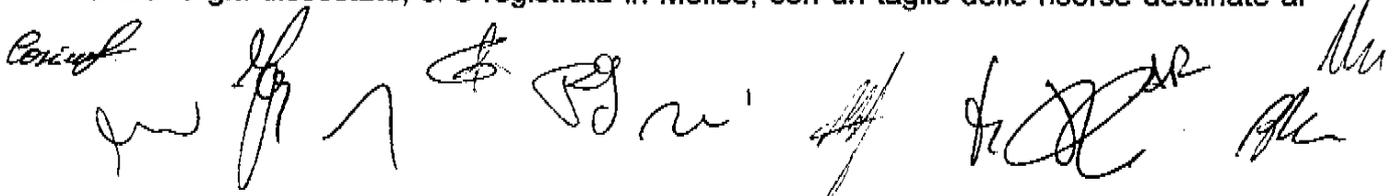


## ALLEGATO 1.

### IL QUADRO FINANZIARIO PER IL 2011

La crisi economico - finanziaria del TPL poi si concretizza con la manovra economica del 2011, ed in particolare con l'articolo 14 della legge 30 luglio 2010, n. 122, di conversione del D.L. 78/10. Il concorso complessivo agli obiettivi di finanza pubblica richiesto alle Regioni e agli Enti locali ammonta a 6,3 miliardi di euro nel 2011 e a 8,5 miliardi a decorrere dal 2012. Inoltre, al fine di garantire il raggiungimento dell'obiettivo da parte delle Regioni a Statuto ordinario (4 miliardi nel 2011 e 4,5 miliardi a decorrere dal 2012) si prevede la riduzione in misura corrispondente delle "risorse statali a qualunque titolo spettanti", tra cui i trasferimenti statali relativi al trasporto pubblico locale, per una somma complessiva di 1.635 milioni di euro circa. Significative sono state le ricadute di questi interventi sull'intero comparto ferro-gomma. Di ciò viene dato atto dalle Regioni nel documento presentato al Governo dalla Conferenza delle Regioni il 15 settembre u.s., in occasione della riconsegna allo stesso dei contratti di servizio sottoscritti con Trenitalia per il trasporto pubblico locale ferroviario, laddove si afferma espressamente che "le enormi criticità determinatesi nel settore del trasporto ferroviario hanno avuto un impatto negativo anche sul trasporto su gomma, non potendo più assicurare il trasferimento delle relative risorse agli enti locali".

La insostenibilità della situazione ha determinato successivi interventi di ripristino delle risorse destinate al TPL, limitatamente tuttavia alla sola competenza 2011, con la quasi totale neutralizzazione dei tagli ai trasferimenti destinati alle Regioni a Statuto ordinario per il finanziamento del settore. Le somme impegnate ammontano, infatti, complessivamente a circa 1,6 miliardi di euro milioni di euro Occorre, tuttavia, evidenziare, che i suddetti impegni, ad oggi, risultano in massima parte ancora inattuati sotto il profilo della concreta erogazione delle risorse alle Regioni (solo quota dei 372 milioni di euro recuperati con l'Accordo del 18 novembre 2011 risulta, infatti, ad oggi erogata). Inoltre, si deve tenere presente che, nonostante il percorso di recupero, il concorso complessivo agli obiettivi di finanza pubblica delle Regioni e degli enti locali è rimasto invariato per il 2011. A fronte di tale situazione molte Regioni hanno effettuato riduzioni consistenti ai propri capitoli di bilancio destinati al finanziamento del TPL, sia su ferro che su gomma, e proceduto in diversi casi a consistenti aumenti delle tariffe e a sensibili riduzioni dei livelli di servizio. La situazione più critica, dovuta all'impatto della manovra su un contesto finanziario già dissestato, si è registrata in Molise, con un taglio delle risorse destinate al



Concilio

Handwritten signatures of various officials, including the name "Concilio" on the left and several illegible signatures across the bottom of the page.

settore del 41%, e, a seguire, in Campania, con un taglio del 23%, in Liguria e Veneto con un taglio di circa il 12%.

## IL QUADRO FINANZIARIO PER IL 2012 E GLI ANNI SUCCESSIVI.

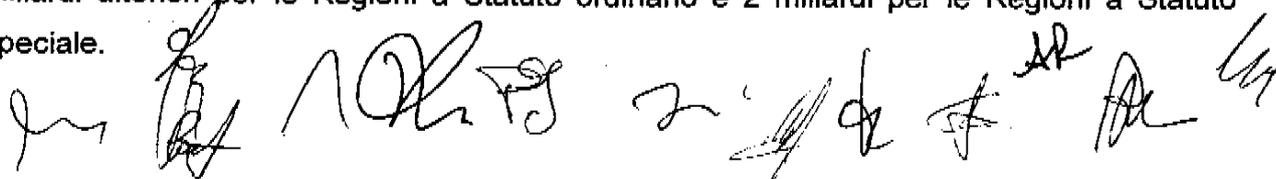
Il percorso di rientro dei tagli, come detto, ha tuttavia riguardato, ad oggi, soltanto la competenza 2011, mentre per quanto riguarda il 2012 e gli anni a venire la situazione permane grave e può essere rappresentata come segue:

### **Riduzione dei trasferimenti**

Resta fermo anche per il 2012 e per gli anni successivi quanto previsto dall'articolo 14, comma 2, della legge 122/10, con conseguente riduzione dei trasferimenti destinati al settore di cui alle leggi c.d. "Bassanini" in misura complessiva pari a 1.635 milioni di euro. La situazione è inoltre aggravata dalla cessazione del finanziamento straordinario di 430 milioni annui stanziati dallo Stato per il triennio 2009-2011 dall'articolo 25, comma 2, della legge 2/09 per la stipulazione dei nuovi contratti di servizio delle Regioni con Trenitalia. Le risorse strutturali mancanti ammontano, quindi, complessivamente, a circa 2.100 milioni di euro. A fronte di ciò, l'unica misura di finanziamento strutturale prevista per il settore dal 2011 in poi è costituita dal Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, con dotazione annua di 400 milioni di euro, destinato alle Regioni a Statuto ordinario ed istituito dall'articolo 21, comma 3, della legge 111/11 per il trasporto pubblico locale, anche ferroviario. Mancherebbero, quindi, all'appello, circa 1.700 milioni di euro. In base all'Accordo Governo-Regioni del 16 dicembre 2010, nonché a quanto previsto dall'articolo 32, comma 4, del richiamato D.Lgs. 68/11, tale somma dovrebbe essere recuperata attraverso la sostituzione dei trasferimenti in questione con la fiscalizzazione degli stessi. Allo stato attuale, tuttavia, l'adozione effettiva di tale misura è inibita dall'assenza di una adeguata copertura finanziaria.

### **Ulteriori vincoli al Patto di stabilità**

All'incertezza in merito alla fiscalizzazione dei trasferimenti destinati al settore si aggiunge il verosimile e già preannunciato impatto dell'ulteriore concorso delle Autonomie territoriali agli obiettivi di finanza pubblica anticipato al 2012 dalla manovra correttiva da ultimo approvata (D.L. N.138/2011 - Legge 148/11). I vincoli già previsti dal richiamato articolo 14 della legge 122/10 sono infatti ulteriormente aggravati, nella misura complessiva di 6 miliardi di euro a partire dal 2012, che diventano 6,4 miliardi di euro dal 2013, di cui 1,6 miliardi ulteriori per le Regioni a Statuto ordinario e 2 miliardi per le Regioni a Statuto speciale.

A series of handwritten signatures and initials in black ink, including a large signature on the left and several smaller initials and signatures on the right, some of which appear to be 'AR' and 'LW'.