

Roma, 09 aprile 2019

Al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti
On. Danilo Toninelli

Prot. n. 98/2019/SU/MOB/ar

Egregio Ministro,

Il TPL è un settore nel quale alla continua richiesta di incremento dell'efficienza e dell'efficacia del servizio, si è contrapposta una sostanziale e reiterata riduzione dei finanziamenti del Fondo nazionale dedicato – a partire dai cosiddetti “tagli lineari” del 2010 – con la continua richiesta di predisporre adeguati Piani di riorganizzazione dei servizi, via via controllata ed annualmente verificata in sede di riparto del Fondo stesso, con l'applicazione di penali legate ai parametri quantitativi e qualitativi del servizio offerto.

Operazioni di riduzione dei finanziamenti nell'ambito del TPL - per il raggiungimento dei citati parametri quali-quantitativi - sono inique e tali da determinare, soprattutto in alcune Regioni con scarsa dotazione infrastrutturale, una sostanziale riduzione del servizio offerto e quindi di una inopinata compressione di un diritto costituzionalmente riconosciuto e tutelato, quale quello della mobilità. Occorre superare il principio delle penalità introducendo un più positivo ed incentivante principio di premialità.

L'articolo 27 del DL 50/2017 ha definito che il Fondo nazionale trasporti, a decorrere dal 2018, è pari a 4.932.554.000 euro; Per il 2019 invece:

– lo stanziamento complessivo è risultato pari a 4.874.554.000 euro, con un taglio netto di 58 milioni destinato alla fiscalizzazione del bonus fiscale per la detrazione degli abbonamenti ai mezzi pubblici previsto dalla Legge di Bilancio 2018 e al netto altresì di 2 mln destinati all'acquisto di mezzi di primo soccorso per i servizi di trasporto ferroviario;

- pur condividendo l'azione posta in essere con il decreto legge 28 settembre 2018, n.109 (Decreto Genova), purtroppo la stessa ha previsto il finanziamento dell'art.5 attraverso la decurtazione del Fondo Nazionale per il cofinanziamento dello Stato agli oneri per il rinnovo del CCNL 2004-2007 del trasporto pubblico locale;

– la legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Legge di Bilancio 2019) ha previsto all'articolo 1, comma 1118, un accantonamento di 300 milioni di euro a valere sulle dotazioni di competenza e cassa del Fondo, che potranno essere resi disponibili, come previsto dal successivo comma 1119, solo e soltanto se, a seguito del monitoraggio previsto per il mese di luglio, gli andamenti dei conti pubblici saranno coerenti con il raggiungimento degli obiettivi programmatici per il 2019.

Nell'insperata ipotesi che alla fine del mese di luglio emerga il non rispetto delle condizioni di cui al comma 1119, non solo il fondo avrebbe un taglio esiziale di 300 mln di euro, ma questa decurtazione sarebbe concentrata negli ultimi quattro mesi dell'anno in corso. Situazione questa, che rischierebbe di generare un impatto devastante sui servizi erogati alla cittadinanza, con pesantissimi effetti negativi sui bilanci aziendali che avrebbero certamente ricadute sui lavoratori del settore.

Il decreto interministeriale per la ripartizione e l'erogazione dell'acconto dell'80% del Fondo evidenzia che, nell'ipotesi in cui l'accantonamento si trasformi effettivamente in una riduzione del Fondo, le variazioni in diminuzione potranno trovare capienza nel riparto del saldo del 20% .

Un taglio di queste proporzioni al Fondo Nazionale Trasporti avrebbe un effetto dirompente per la tenuta del sistema, governato da contratti di servizio pubblico puntuali e vincolanti, con gravi conseguenze nell'ambito dei servizi al cittadino, della protezione del lavoro dei dipendenti del settore e della salvaguardia dell'ambiente e del benessere dei cittadini.

In prospettiva una riduzione dei finanziamenti e, di conseguenza, potrebbe procurare riflessi anche di carattere occupazionale o di peggioramento delle condizioni di lavoro generando, inevitabilmente, l'apertura di una stagione conflittuale e causando contemporaneamente forti rischi di tensione sociale. Una riduzione degli addetti del settore, potrebbe generare l'apertura di una stagione conflittuale causando contemporaneamente forti rischi di tensione sociale.

Bisogna, inoltre, ricordare che vi è una dinamica dei costi propria del comparto che non può essere ignorata, a partire dagli aumenti del costo dei carburanti e dell'energia elettrica, quindi dei processi inflattivi, fino al rinnovo del CCNL della Mobilità/TPL (Autoferrotranvieri/Internavigatori) scaduto da quasi un anno e mezzo. Gli ultimi interventi normativi che hanno apportato una riduzione dei finanziamenti statali degli oneri per malattia direttamente trasferiti alla Aziende, rischia di appesantire ulteriormente la situazione.

In un prossimo futuro sono, inoltre, auspicati ed attesi maggiori oneri di investimento per i rinnovi o le conversioni delle flotte verso alimentazioni meno inquinanti, ma di non trascurabile impatto economico.

Il TPL, sembrava aver riacquisito l'attenzione dovuta per la sua importante funzione sociale ed economica, finalizzata a maggiori investimenti per i rinnovi o le conversioni delle flotte verso alimentazioni meno inquinanti ma di non trascurabile impatto economico.

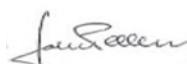
Tornare indietro, rendendo instabile e incerto il Fondo che finanzia il settore, potrà provocare effetti giuridici sui contratti di servizio: il rischio è la nullità degli stessi per mancanza di copertura, come disposto dall'art. 19 del D.Lgs. 422/1997, e il conseguente ricorso a provvedimenti di emergenza ai sensi del comma 5 dell'art. 5 Reg. 1370/07 e s.m.i..

Per tali ragioni chiediamo un intervento urgente finalizzato ad evitare il verificarsi delle criticità sopra menzionate ed in mancanza di risposte saremo costretti ad avviare ogni iniziativa utile alla tutela dei lavoratori del comparto.

FILT-CGIL
S. Malorgio



FIT CISL
S. PELLECCCHIA



I Segretari Generali
UILTRASPORTI
C. TARLAZZI



FAISA CISAL
M. MONGELLI



UGL FNA
F. MILLOCH

