

La crisi del tpl - E. Romagna: regione, enti locali e associazioni si confrontano sulle modifiche alla legge sul TPL

La crisi e i tagli del Governo al trasporto pubblico locale e ferroviario impongono a tutti gli attori (Regione, enti locali, aziende di gestione pubbliche, imprese private) un forte impegno per razionalizzare compiti, servizi, spesa, investimenti: questa la consapevolezza emersa dal confronto tra regione Emilia Romagna ed enti locali, associazioni, organizzazioni socio-economiche sul progetto di legge che modifica la legge regionale sul trasporto pubblico, la legge n. 30 del 1998.

Il testo di riforma, illustrato per l'occasione dalla relatrice, Paola Marani (Pd), prevede diverse novità: per il trasporto ferroviario si è stabilito di eliminare l'attuale tetto di 9 anni dei contratti di affidamento e di sostituirlo con la durata fissa di 15 anni, prorogabili del 50 per cento. Viene inoltre disciplinato il trasferimento di beni patrimoniali e di materiale rotabile funzionali alle attività operative, e si sancisce la divisione della Fer srl in due distinte società: una, a totale capitale pubblico (Regione ed enti locali), gestirà la rete; l'altra avrà funzioni e attività connesse al servizio. Restano di competenza regionale invece la programmazione, la progettazione dei servizi e il potere sanzionatorio.

Anche per il trasporto pubblico locale varia la durata del contratto con le aziende: da 9 a 10 anni, prorogabile del 50 per cento.

Un'altra novità, al fine di rendere meno rigida l'organizzazione dei servizi è l'estensione del sub-affidamento. Il testo conferma alla Regione il compito di definire i bacini ottimali per la progettazione (e il connesso affidamento) dei servizi, ipotizzando in prospettiva bacini pluri-provinciali.

Per l'assessore alla Mobilità del Comune di Bologna, Andrea Colombo, gli obiettivi della riforma sono condivisibili: ci si prepara, come vuole l'Europa, a un contesto di mercato (l'affidamento tramite gara) mantenendo comunque la natura pubblica ed universalistica del servizio. Secondo Colombo però, non viene risolto il problema dei tagli, che colpisce pesantemente il bacino di Bologna e provincia. Le Regioni devono perciò chiedere al Governo di ripristinare i fondi decurtati. L'assessore ha poi sollecitato una politica di concertazione tra Regione ed enti locali e un ruolo più incisivo di questi ultimi nella fase di progettazione dei servizi: in particolare di quello ferroviario metropolitano.

La Cgil ha evidenziato l'assenza assoluta di una politica nazionale del trasporto pubblico e le preoccupanti scelte di Trenitalia, che non attribuisce più un ruolo centrale all'Emilia Romagna.

Sulla riforma regionale, in particolare sulle sub-concessioni, che si prevede di ampliare, ha invece chiesto garanzie in ordine alla solidità finanziaria delle aziende e all'applicazione dei contratti nazionali ai lavoratori.

L'Usb-lavoratori privati dei trasporti si è detto sconcertato dalla filosofia della legge, che non considera il trasporto pubblico un bene collettivo e pubblico, come l'acqua e la sanità. "Prevedere che le gare si vincano con l'offerta economica più bassa (anziché con quella del miglior rapporto tra qualità e prezzo), significa – sostiene l'Usb – introdurre la regola del massimo ribasso che si scarica sempre sui diritti dei lavoratori".

Per Federconsumatori, la performance del Consorzio (Fer e Trenitalia) che gestisce i servizi ferroviari

regionali è inferiore agli standard previsti dal Contratto di servizio. A parere dell'associazione, preoccupata di un possibile aumento delle tariffe, il Comitato degli utenti, Crufer, deve essere maggiormente coinvolto nella stesura delle Carte dei servizi ed è anche necessario istituire un'Autorithy garante dei diritti dei cittadini-utenti.

Il presidente di Anav, l'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori, ha sottolineato che “oggi c'è bisogno dei privati che sono disponibili a fare investimenti partendo da garanzie che devono essere uguali per i gestori dei servizi su ferro e su gomma”.

“Lo dimostrano – prosegue il presidente di Anav – i dati: in Lombardia e Marche, regioni nelle quali la presenza dei privati nel trasporto locale è consistente, solo il 15% del parco mezzi è vecchio, nella nostra regione la percentuale sale al 30”.

A parere di Confservizi, che ha contestato i tagli del Governo, per rilanciare il trasporto pubblico locale è opportuno rafforzare e integrare maggiormente la rete di servizi, tra pubblico e privati, che in questi anni si è già consolidata. L'obiettivo è di incrementare ulteriormente gli utenti del trasporto pubblico, prevedendo per questo anche politiche premianti per le Aziende che ampliano il numero dei passeggeri.

