

Tagli al trasporto locale - Ordine del giorno su DEF 2019 e trasporto pubblico locale. Documento della Conferenza delle Regioni del 17 aprile

L'analisi del testo del Def 2019 ha determinato una grande preoccupazione per il futuro del trasporto pubblico locale di cui si è fatta interprete la Conferenza delle Regioni con un documento che è stato approvato il 17 aprile 2019 e consegnato al Governo in occasione della Conferenza Unificata che si è tenuta lo stesso giorno. Argomenti che peraltro sono stati illustrati anche nel corso dell'audizione che si è tenuta di fronte alla Commissioni bilancio riunite di Camera e Senato (vedi "Regioni.it" del 16 aprile).

Si riporta di seguito il testo dell'ordine del giorno approvato dalla Conferenza delle Regioni (già pubblicato sul portale www.regioni.it, sezione "Conferenze").

Ordine del Giorno

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome

PRESO ATTO CHE

il Def 2019 alla pagina V prevede che: "nell'accordo di fine anno con la Commissione Europea, il Governo aveva indicato una previsione di indebitamento netto per il 2019 pari al 2 per cento del PIL. La Legge di Bilancio contiene una clausola che, in caso di deviazione dall'obiettivo di indebitamento netto, prevede il blocco di due miliardi di spesa pubblica. Sulla base delle nuove previsioni pubblicate in questo documento, tale scenario appare ora probabile.

Il Governo attuerà pertanto tale riduzione di spesa».

CONSIDERATO

-che le Regioni ed il Governo nella seduta della Conferenza Stato Regioni del 15 ottobre 2018 hanno sancito un Accordo, che si è tradotto normativamente nella legge di bilancio 2019-2021 per la salvaguardia dei trasferimenti, compreso il FNT, a fronte dell'impegno regionale al concorso degli obiettivi di finanza pubblica che avviene "senza ridurre i trasferimenti regionali in settori sensibili, quali, tra l'altro, le politiche sociali, il Fondo Nazionale Trasporti e il Fondo Sanitario Nazionale."

RILEVATO

che l'accantonamento si configura ora, a valle dell'approvazione del DEF 2019, come un effettivo taglio del trasferimento regionale con ciò violando gli impegni assunti nonché determinando l'impossibilità di rispettare i contratti sottoscritti con le aziende di trasporto pubblico locale e impattando negativamente sul rispetto dei tempi di pagamento ai fornitori.

TUTTO CIO' PREMESSO

la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome chiede l'apertura di un tavolo di confronto che in attuazione dell'Accordo Stato-Regioni del 15 ottobre 2018, discuta la rimodulazione dell'accantonamento su altre risorse, secondo le modalità previste dalla L.145/2018.

Si richiede, altresì, che vengano affrontati i temi aperti in tema di criteri di riparto del Fondo trasporto pubblico locale attesa l'inapplicabilità dell'art 27 del Decreto legge 50 /2017 (Doc. Allegato).

Roma, 17 aprile 2019

Allegato sulle criticità connesse all'accantonamento di 300 milioni previsto dal comma 1118 della Legge 145/2018 (Legge di Bilancio per il 2019) e all'applicazione dei nuovi criteri di riparto del fondo Tpl previsti dall'art.27 comma 2 e ss del d.l 50/2017.

Il settore del Trasporto Pubblico: riduzione delle risorse - aumento della qualità

Il TPL è un settore ove alla sostanziale riduzione dei finanziamenti - a partire dai cosiddetti "tagli lineari" del 2010 - si è, nel tempo, sommata anche una continua richiesta di efficienza/efficacia - posta a premessa degli atti costitutivi del Fondo - con la richiesta, fatta alle Regioni, di predisposizione di 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, a fronte di ormai solo residuali margini di efficientamento, una sostanziale riduzione del servizio offerto e quindi di una inopinata compressione di un diritto costituzionalmente riconosciuto e tutelato, quale quello della mobilità.

Stabilizzazione del Fondo Nazionale Trasporti: norma non applicata

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; a fronte di ciò per il 2019:

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;

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'ipotesi che a fine 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 questo taglio sarebbe concentrato negli ultimi quattro mesi dell'anno in corso, avendo un impatto sui servizi almeno triplicato.

Qualsiasi riduzione di servizi nell'ultimo quadrimestre, è tecnicamente inattuabile: sarebbe impossibile rinegoziare i contratti in quei tempi.

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 in una riduzione del Fondo, le variazioni in diminuzione potranno trovare capienza nel riparto del saldo del 20%.

Si sottolinea che già oggi le Regioni intervengono con risorse proprie alle compensazioni degli oneri di servizio.

La Conferenza delle Regioni e Province Autonome è prontamente intervenuta su questa gravissima problematica:

con nota del 17 gennaio 2019 nella quale ha rappresentato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti le criticità derivanti dall'accantonamento previsto dalla legge finanziaria, con gravi ripercussioni sul pagamento dei contratti stipulati, e ha chiesto di risolvere tale problematica considerato che la norma statale prevede che il Ministro possa chiedere di rimodulare l'accantonamento nell'ambito degli stati di previsione della spesa, ferma restando la neutralità degli effetti sui saldi di finanza pubblica;

con successiva nota del 24 gennaio 2019 nella quale ha chiesto al Ministro per gli Affari regionali di inserire l'argomento all'ordine del giorno della prima Conferenza Stato-Regioni utile, considerata l'urgenza di individuare una soluzione al problema. Nel corso della seduta del 7 marzo 2019 della Conferenza dei Presidenti delle Regioni e Province Autonome è stata ribadita la preoccupazione delle Regioni nel non vedere ancora escluse formalmente le risorse del FNT, dal Fondo di salvaguardia, ed è stato ribadito il grave nocimento che il mancato superamento di questa esclusione potrà avere sulla tenuta di un sistema che è governato da contratti di servizio pubblico puntuali e vincolanti.

Deve essere chiaro che un taglio di queste proporzioni al Fondo Nazionale Trasporti ha un effetto dirompente per la tenuta del sistema 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.

Occorre inoltre evidenziare che la riduzione della dotazione del Fondo non può che comportare una più che proporzionale diminuzione del servizio, a meno che non si vada ad incidere direttamente sul livello

occupazionale, sapendo che il costo del lavoro è circa il 60% dei costi totali di produzione del TPL, per cui una riduzione della produzione, determina risparmi immediati solo su una parte dei costi. In prospettiva una riduzione dei finanziamenti e, di conseguenza, delle produzioni non può non avere riflessi anche di carattere lavorativo/occupazionale: o dal punto di vista della consistenza degli organici o del peggioramento delle condizioni di lavoro o dell'aumento delle quote in sub-appalto.

Da un rapido calcolo dei dati dell'Osservatorio, i circa 112.000 addetti del settore potrebbero essere ridotti dell'ordine stimato di 15.000 unità, con l'apertura di un tavolo di crisi epocale.

Bisogna, inoltre, ricordare che vi è una dinamica dei costi propria del comparto che non può essere sottovalutata - oltre a processi inflattivi e di aumento dei carburanti, a breve è previsto il rinnovo del CCNL per gli autoferrotranvieri - ulteriormente appesantita dalla riduzione dei finanziamenti statali direttamente trasferiti alle Aziende (oneri per malattia). In un prossimo futuro sono, inoltre, attesi maggiori oneri di investimento per i rinnovi o le conversioni delle flotte verso alimentazioni meno inquinanti ma di non trascurabile impatto economico, visti gli obblighi di cofinanziamento posti in carico alle Regioni stesse.

Ad un aumento della domanda di mobilità, e ad un aumento dell'aspettativa/necessità di una sua maggiore sostenibilità, anche ambientale, non può essere opposta una netta riduzione dei servizi.

Non vanno infine ignorati i possibili 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.

Nuovi criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti: Art. 27 del DL 50/2017 non attuabile

Ad oggi non risultano avanzamenti dei lavori per l'attuazione del comma 2 dell'art. 27, che ridisegna i criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti e le procedure volte all'applicazione del comma 2 bis, riferiti ai maggiori oneri per le variazioni dei canoni di RFI per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

Le Regioni, di fronte all'evidente difficoltà dell'attuazione del citato comma 2 e visto la conclusione del periodo transitorio di validità del DPCM 11 marzo 2013 e ss.mm.ii., prevista al comma 8 dell'art. 27, ritengono necessario, come chiesto più volte, una semplificazione delle modalità di riparto.

Alla luce di quanto sopra esposto si impegna il Governo e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministro delle Economia e delle Finanze a:

1. Con riguardo alla stabilizzazione del Fondo Nazionale Trasporti

- individuare capitoli di spesa alternativi sui quali accantonare la somma complessiva di 300 milioni di euro, senza attendere il previsto monitoraggio di luglio di cui al comma 1119;

- stabilizzare le risorse del Fondo Nazionale Trasporti almeno ai 4.932.554.000 euro previsti dall'art. 27, comma 1, del DL 50/2017;

- prevedere meccanismi di adeguamento, periodico o a scadenze fisse, dell'ammontare del Fondo stesso per tener conto delle dinamiche inflattive e, più in generale, dell'andamento dei costi di settore.

2. Con riguardo ai criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti

- la riattivazione, da parte del Ministero, del Gruppo di Lavoro per dare attuazione all'art. 27 comma 2 del DL 50/2017 modificandone però gli aspetti che rendono difficile l'applicazione e la gestione dei nuovi criteri di riparto del FNT, definendo delle modalità snelle di assegnazione ed erogazione che non pregiudichino gli equilibri dei bilanci regionali e degli affidamenti del trasporto pubblico locale e regionale.

Le Regioni hanno espresso un parere positivo sul decreto legislativo che, attuando Direttive del Parlamento e del Consiglio europei - stabilisce norme relative all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea (rifusione).

Il parere favorevole sul provvedimento è stato però condizionato all'accoglimento di emendamenti riportati in un documento consegnato al Governo (e pubblicato nel portale www.regioni.it, sezione "Conferenze") durante la Conferenza Stato-Regioni del 10 aprile. Nel corso della seduta il ministero delle infrastrutture e trasporti (come si legge negli atti della Conferenza Stato-Regioni) ha accolto le richieste

regionali relativamente agli emendamenti, impegnandosi a considerare positivamente la proposta di non appesantire eccessivamente le sanzioni nel caso di assenza di effetti critici sull'esercizio ferroviario.

Si riporta di seguito il testo del documento con gli emendamenti proposti dalle Regioni e il link all'atto della Conferenza Stato-Regioni.

Posizione sullo schema di decreto legislativo recante attuazione della Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'unione europea (rifusione).

Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281.

Punto 2) O.d.g. Conferenza Stato-Regioni

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime parere favorevole condizionato all'accoglimento delle seguenti proposte emendative:

Emendamento n. 1

Modificare come segue il comma 2 dell'articolo 15

2. Nella dichiarazione «CE» di verifica di un sottosistema, il richiedente dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato, progettato, costruito e installato in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali, è stato sottoposto alle pertinenti procedure di verifica e soddisfa i requisiti della pertinente normativa dell'Unione europea e di tutte le pertinenti norme nazionali. ivi comprese quelle Per le norme nazionali di derivazione non strettamente ferroviaria quali i settori della sicurezza elettrica, dell'ingegneria civile, dell'edilizia, della sanità e in materia di protezione antincendio, e che il sottosistema è corredato di tutte le certificazioni e autorizzazioni previste in detta normativa, allegandole da allegare alla dichiarazione stessa. La dichiarazione «CE» di verifica e i documenti di accompagnamento sono datati e firmati dal richiedente.

Emendamento n. 2

Al comma 5 dell'articolo 21, alla fine del comma è aggiunto il seguente periodo "Gli esiti della valutazione dell'ANSFISA sono comunicati ad ERA entro 30 giorni dalla trasmissione del fascicolo."

Art. 21

(Autorizzazione di immissione sul mercato del veicolo)

(Omissis)

5. L'ERA rilascia autorizzazioni di immissione sul mercato per i veicoli che hanno un'area d'uso in uno o più Stati membri. A tal fine l'ERA valuta gli elementi del fascicolo specificati al comma 2, lettere b), c) e d), per verificare la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo in relazione alle STI pertinenti e laddove l'area d'uso comprenda anche il territorio italiano, trasmette il fascicolo del richiedente all'ANSFISA per la

valutazione al fine di verificarne la completezza, pertinenza e coerenza in relazione al comma 2, lettera d), ed agli elementi specificati al comma 2, lettere a), b) e c), in relazione alle pertinenti norme nazionali. Gli esiti della valutazione dell'ANSFISA sono comunicati ad ERA entro 30 giorni dalla trasmissione del fascicolo.

Emendamento n. 3

Al comma 1, lettera b), dell'articolo 23 (Controlli preventivi all'utilizzo dei veicoli autorizzati), le parole "entro un termine ragionevole" sono sostituite dalle parole "entro 30 giorni".

Motivazione

L'emendamento è proposto al fine di rendere certe le tempistiche entro le quali il gestore dell'infrastruttura deve le informazioni qualora il registro dell'infrastruttura non esista o sia incompleto.

Emendamento n. 4

Al comma 5 dell'articolo 45 (Registro dell'infrastruttura), dopo le parole "Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,", aggiungere le parole "le Regioni e le Province Autonome,".

Motivazione L'emendamento è proposto al fine di assicurare in termini non discrezionali l'accesso ai dati

relativi al Registro dell'infrastruttura anche alle Regioni e alle Province Autonome.

La Conferenza propone inoltre di valutare l'accogliabilità della seguente ulteriore proposta:

Dopo il comma 3 dell'articolo 11 (Sanzioni relative ai componenti di interoperabilità) aggiungere il seguente comma 4

4. Le sanzioni amministrative di cui ai commi 1 e 2 sono ridotte della metà nel caso non ne conseguano effetti sull'esercizio ferroviario.

Motivazione

L'emendamento proposto mira a non appesantire eccessivamente le sanzioni nel caso di assenza di effetti critici sull'esercizio ferroviario.

