DOCUMENTAZIONE

Trasporto Pubblico Locale, le norme innovative

La Legge di Stabilità 2013 stabilisce importanti novità per il trasporto pubblico locale, anche ferroviario. I principali riferimenti normativi in materia e una guida per orizzontarsi in una materia complessa.

di Antonio D'Angelo

La Legge di Stabilità istituisce il "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario". Si tratta di un'importante novità, che da un lato restituisce allo Stato le competenze anche finanziarie in materia (cosa che ha irritato le Regioni e ha fatto parlare il Presidente della Conferenza unificata Vasco Errani di "un salto indietro di 25 anni"), e dall'altro predetermina e anzi vincola le risorse finanziarie da destinare al settore, assicurando certezze sulla disponibilità dei fondi e ponendo fine alla stagione avventurosa vissuta in particolare negli ultimi anni. Nello strano federalismo all'italiana, le Regioni avevano la titolarità assoluta in materia di trasporti locali, ma i fondi provenivano quasi interamente dai trasferimenti effettuati dallo Stato, sulla base delle previsioni di spesa regionale ma senza finalizzazione per destinazione di bilancio (trasporti, sanità etc.), compito che spettava all'amministrazione regionale. Negli ultimi anni, la politica di tagli effettuati dai Governi centrali soprattutto a spese delle amministrazioni locali ha condotto - in particolare per quanto riguarda il trasporto pubblico locale - ad una situazione di costante incertezza sui fondi effettivamente disponibili e, soprattutto, sulla reale disponibilità di cassa delle risorse faticosamente strappate semmai dopo defatiganti trattative. In questo quadro, non si prendono neanche in considerazione gli introiti derivanti dalla vendita dei biglietti, che una vecchia legge firmata dal ministro dei Trasporti Burlando stabiliva dovessero essere in proporzione del 30% rispetto ai costi complessivi del servizio: cifre ufficiali non ne esistono (perchè tutti i dati del settore sono aleatori o parziali), ma sono gli stessi operatori del settore a indicare che sono molto poche le aziende che raggiungono una tale percentuale per quanto riguarda il rapporto costi-ricavi.

Tutto quanto si è cercato in qualche maniera di riassumere indica l'importanza della svolta realizzata con l'istituzione del Fondo nazionale per il trasporto locale, che stabilisce da un lato uno stanziamento di risorse certe per un periodo di tre anni e dall'altro dovrà determinare, con un Decreto della Presidenza del Consiglio (DPCM) orami di prossima emanazione, la quota delle accise da prelevare sui consumi di carburante e la ripartizione dei fondi tra le diverse regioni, su cui il 7 febbraio scorso la Conferenza unificata Stato-Regioni ha ratificato l'accordo per l'assegnazione dei relativi trasferimenti.

Tutto ciò non è, però, bastato a dare tranquillità al settore, nonostante le innovazioni normative pongano fine ad un periodo caratterizzato da bufere procellose e da instabilità e incertezze: le risorse certe oggi individuate per il settore - che per i prossimi tre anni sono quantificate a quota 4,93 miliardi di euro - sono quelle che in qualche maniera danno per acquisiti i tagli nel frattempo effettuati in questi ultimi anni, che solo tra 2010 e 2012 hanno imposto al settore di rinunciare all'11,4 per cento delle risorse di partenza. Regioni e aziende non sono certo contente di continuare una cura dimagrante che, in alcune regioni, ha condotto a situazioni davvero fallimentari. I fondi stanziati non prevedono poi alcuna risorsa per effettuare investimenti per il rinnovo del parco veicoli (tra i più vecchi d'Europa, che alimenta anche un circuito di sovraccosti per la manutenzione) e, soprattutto, per rinnovare il contratto collettivo dei lavoratori del settore, scaduto ormai da oltre cinque anni.

Nella Legge di stabilità ci sono novità importanti anche per quanto riguarda il trasporto ferroviario regionale: gran parte dei fondi sono vincolati proprio alla destinazione per il servizio ferroviario, ma la legge ora stabilisce che i criteri di ripartizione sono defini-