

CAMERA DEI DEPUTATI
Audizione informale FAISA CISAL
IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

risoluzioni

7-00111 Casu

7-00138 Raimondo

7-00146 Ghirra

7-00159 Iaria

recanti iniziative in materia di **Trasporto Pubblico Locale**

Roma, 05 dicembre 2023

Egredi Presidente ed Onorevoli ringraziando per questa audizione in ordine alle **risoluzioni** presentate che hanno avuto il merito di aver fatto emergere una maggiore coscienza collettiva in ordine a ciò che rappresenta il **Trasporto Pubblico Locale** per il Paese, ovvero un settore chiave per la realizzazione di una vera **mobilità sostenibile** connessa ad una offerta di trasporto alternativo a quello privato. Le risoluzioni stesse dimostrano quanto sia maturata una consapevolezza molto ampia che riconosce l'evidente **situazione di insostenibilità del settore** e che richiede un forte, deciso ed **autorevole intervento politico**.

Le quattro risoluzioni in esame, trasversalmente compongono un quadro d'insieme chiaro che, con sfumature ed iniziative diverse e tutte meritevoli, compongono un unicum che impegna il Governo a predisporre per questa fondamentale modalità di trasporto, un **netto salto di qualità** utilizzando tutti gli strumenti necessari a fornire energia nuova e positiva.

Come indicato con toni e sfumature differenti nelle varie risoluzioni le **infrastrutture e le mobilità sostenibili** rivestono un **ruolo cardine** in quanto contribuiscono al benessere dei cittadini e rappresentano un pilastro su cui basare la **transizione ecologica** del nostro Paese; l'obiettivo condiviso di tutte le parti politiche ed istituzionali dev'essere, pertanto, quello di **ridurre** sempre più **il trasporto privato motorizzato, implementando** l'utilizzo di un trasporto condiviso e **rapido di massa**.

Appare certo come, sia l'**accessibilità "sistematica"** che quella "**occasionale**" al servizio di Tpl, si sia profondamente **modificata** sia nei **centri urbani** che nelle **aree a minore domanda**, come le zone più periferiche del Paese o i borghi antichi; in quest'ultime il servizio di **TPL** è certamente **elemento condizionante** nelle problematiche legate all'isolamento ed al conseguente **abbandono residenziale** di tali località.

Nonostante il nostro manifestato **auspicio** sia quello di un **aumento complessivo dell'offerta** di servizio, determinato dalla necessità di incentivare realmente l'utilizzo dei mezzi pubblici, con specifiche azioni improntate alla sostenibilità ambientale, nell'ottica del **Green Deal**, purtroppo, ad oggi le aziende del trasporto pubblico locale, come già detto, per la **mancanza strutturale di risorse**, aggravata dall'impennata degli **indici inflattivi**, dall'aumento del costo dei carburanti e delle materie prime, vivono un momento di estrema difficoltà.

In un momento storico nel quale l'agenda politica ragiona sull'autonomia differenziata è nostro parere come, nel nostro settore, l'attuale livello di **autonomia delle Regioni** sia causa di forti disomogeneità delle regole che normano e finanziano il servizio nelle varie zone del Paese. Bisogna quindi ripartire da una **definizione chiara del rapporto tra lo Stato e le Regioni** e delle rispettive competenze, trovando modelli che possano raccordare, con omogeneità, le scelte di sistema. L'esperienza ormai pluriennale ci ha portato a ritenere che grandi ritardi nella programmazione e nella gestione dei servizi di TPL, siano conseguenza anche della sovrapposizione di ruoli, tanto da portarci ad una riflessione sull'opportunità che il "governo" del sistema ritorni di esclusiva competenza dello Stato.

Per semplicità di analisi ed illustrazione abbiamo individuato tre grandi macro aree di intervento sulle quali sviluppare, di seguito, le nostre osservazioni: **finanziamento del TPL, Investimenti e rinnovo del CCNL**.

FINANZIAMENTO DEL TPL

Come evidenziato, anche all'interno delle risoluzioni proposte, i finanziamenti centrali a favore del TPL, sia su gomma che su ferro, sono passate da una disponibilità di risorse di circa 6,2 miliardi di euro nel 2009 a meno di 4,9 miliardi nel 2020, per aumentare, ad oggi, leggermente sopra i 5 miliardi. Quindi risulta corretta la considerazione secondo cui **i finanziamenti al settore tra il 2009 ed il 2023** hanno registrato una differenza con saldo negativo in valore assoluto **pari -17,8%**.

Tale condizione negativa è stata, in alcuni casi, peggiorata da una **contemporanea riduzione** dei contributi a favore del settore anche da parte dei vari **Enti Locali** interessati.

A ciò si sono aggiunti gli **effetti negativi dell'inflazione** e della guerra in Ucraina in termini di **crisi energetica**, aumento del costo dei carburanti e delle materie prime. Tutto questo ha avuto ed ha ovviamente, effetti molto pesanti sulle stesse imprese di Tpl.

Il processo di riforma a suo tempo avviato, che allo stato non vede sostanziale attuazione, deve necessariamente avere come punto centrale il tema della **dotazione finanziaria a carico dallo Stato**, in termini sia quantitativi che di **modalità e tempistiche di erogazione, poiché questo settore sopravvive grazie a risorse pubbliche e ricavi da tariffazione.**

Come noto la **politica tariffaria** delle varie aziende italiane di TPL è determinata dagli **Enti di governo** con valutazione di carattere più politico che economico.

In un'ottica di sostenibilità di lungo periodo, sarebbe necessario ricercare meccanismi che garantiscano risorse sufficienti, anche attraverso un sistema **di indicizzazione delle risorse e dei contratti di servizio**, garantendo ciò **a tutte le aziende** operanti nel settore e **non solo** ad alcune di esse, in particolar modo appartenenti al **trasporto ferroviario regionale** esercito da Trenitalia.

La responsabilità di questa situazione, come sostenuto anche in una delle risoluzioni all'ordine del giorno, potrebbe essere anche **in capo ad alcune Regioni**, a cui sono stati trasferiti poteri e risorse sul servizio ferroviario locale.

Positiva ma insufficiente la **previsione di spesa** introdotta nella recente legge riguardante il bilancio di previsione dello Stato. Infatti la somma messa a disposizione di **500 milioni di euro** per il solo anno 2023, è una **misura "una tantum"** riferita alla sola compensazione della **riduzione dei ricavi tariffari** conseguenti all'emergenza sanitaria da COVID-19 e non tiene assolutamente in considerazione dell'aumento dei costi inflattivi, in particolare trainati dall'aumento dei beni energivori e dei combustibili.

Anche la **Conferenza delle Regioni** e delle Province autonome, nella seduta del 28 novembre 2023, ha condizionata l'intesa di riparto del Fondo Nazionale Trasporti, relativa all'esercizio 2023, all' *"impegno del Governo a costituire un tavolo di lavoro, per affrontare le criticità del finanziamento del TPL"*, evidenziando così, se ancora ve ne fosse bisogno, le oggettive mancanze strutturali di questo settore.

Per meglio comprendere **l'inadeguatezza complessiva delle risorse** disponibili al Trasporto Pubblico Locale si rende opportuno effettuare due considerazioni separate rispetto alle differenti forme di approvvigionamento: il **Fondo Nazionale Trasporti** ed i **ricavi da tariffazione.**

Il Fondo Nazionale Trasporti (FNT), che per l'esercizio in corso supera di poco i 5 miliardi di euro, come è noto viene suddiviso tra le Regioni, la **ripartizione** è attualmente basata sul principio della **"spesa storica"** che ormai, a detta di molti, anche tra i sottoscrittori delle odierne risoluzioni, non rappresenta più la condizione adeguata nella distribuzione delle risorse necessarie; tale considerazione va certamente coniugata a quella, di carattere più generale, che considera una complessiva inadeguatezza dell'intero sistema di finanziamento.

Risulta pertanto evidente come una eventuale **nuova rimodulazione** delle risorse derivanti dal Fondo Nazionale Trasporti **non debba**, in nessun caso, **produrre penalizzazioni economiche** su nessuna delle Regioni coinvolte, poiché sarebbe certamente causa di inevitabili **soppressioni di servizi** e conseguenti **ricadute in termini occupazionali**.

Interessante, a tal fine, potrebbe essere l'introduzione del concetto, contenuto in una delle risoluzioni, di **"Livello Essenziale di Trasporto"** (LET), le cui prestazioni da parte dell'amministrazione pubblica nel suo complesso, dovrebbero fornire a tutti i cittadini il rispetto del diritto alla mobilità; potrebbe essere interessante, almeno a parer nostro, **far coincidere** il concetto di LET con i livelli di servizio c.d. **"minimi essenziali"**, che dovrebbero essere garantiti dalla ripartizione del FNT alle varie Regioni. Tale previsione renderebbe così il **servizio finanziabile ed accessibile** anche a quei collegamenti che, per evidenti ragioni legate alla continuità territoriale ed all'esercizio del diritto alla mobilità, viaggiano mediamente con un **basso fattore di carico**.

Parallelamente è certamente necessario adottare ulteriori iniziative di competenza, volte ad individuare, con urgenza, una soluzione per tutte le **aree Metropolitane**, che consenta di attribuire una cifra **aggiuntiva al riparto storico** in modo che si possano destinare maggiori risorse rispetto a quelle attualmente previste, analogamente a quanto fatto per la città di Venezia ed in considerazione del ruolo e delle esigenze specifiche della Capitale e di tutte le **14 Città Metropolitane**, nelle quali, ricordiamo, **risiede oltre il 36% della popolazione nazionale**.

Le possibilità di reperire risorse necessarie a sostentamento del TPL passano anche attraverso i **ricavi da tariffazione**; come a tutti noto le aziende settore non hanno **autonomia** decisionale nelle **scelte di politica tariffaria** e le Istituzioni preposte ad adottare le scelte politiche, specie delle amministrazioni locali, hanno da sempre dimostrato una certa riluttanza nell'agire sui costi della bigliettazione.

Certo è che la **scelta**, squisitamente di **carattere politico**, riguardante la quota di contribuzione pubblica complessiva - FNT sommato agli eventuali contributi degli Enti Locali - ed il livello tariffario scelto, devono certamente restituire un **complesso di risorse compatibili** con il **costo di produzione del servizio**, considerando tutti i suoi fattori di produzione, costo del lavoro compreso.

Risulta emblematico il **caso di Roma Capitale**, palesato all'interno di una delle risoluzioni, che ha evidenziato un'esigenza di **fabbisogno aggiuntivo**, necessario alla copertura del solo **contratto di servizio**, pari a circa **100 milioni di euro**. Ovviamente è evidente come nel caso in cui non fossero possibili **adeguati interventi** difficilmente sarà possibile **evitare un intervento sugli utenti**, aggravando così la situazione di pesante inflazione che già pesa sulle famiglie.

Al fine di agevolare l'uso generalizzato dei mezzi pubblici è stato approntato, e poi rifinanziato più volte, il cosiddetto **bonus trasporti**, misura volta a sostenere l'acquisto degli abbonamenti da parte dei cittadini. Una misura apprezzata a sostegno diretto dei bilanci delle famiglie che speriamo sia replicata anche al fine di poter **incentivare il flusso di risorse** in ingresso nel settore.

In alcune realtà nazionali ed estere sono in corso **forme di sperimentazione** legate all'incentivazione e la **promozione** all'utilizzo dei **mezzi pubblici**, attraverso la **rimodulazione dei costi di accesso al servizio**, che stanno fornendo notevoli spunti di analisi.

In Germania, ad esempio, con l'introduzione del **biglietto climatico** a 9 euro si sono messe in campo effettive politiche di sostegno e spinta all'utilizzo del trasporto pubblico, coinvolgendo anche competenze come quelle deputate al **Ministero dell'Ambiente**; a **Roma** sta riscontrando molto successo la **tessera annuale, a 50 euro**, per tutti gli studenti **di età inferiore ai 19 anni**; a **Genova**, negli scorsi giorni, è stata presentata in via sperimentale una nuova proposta tariffaria che, oltre a consentire **l'utilizzo gratuito della metropolitana** a tutti i cittadini residenti, consente **forme di gratuità per gli over 70 e gli under 14**.

Siamo certi che **politiche di fidelizzazione** degli utenti, attraverso una **marcata differenziazione** relativamente ai costi di accesso al servizio, tra i **fruitori abituali** e quelli **occasional** potrebbero certamente portare notevoli benefici al settore.

Altro elemento degno di considerazione, ripetutamente toccato all'interno delle varie risoluzioni, è quello relativo alla **coniugazione tra il TPL ed Turismo**. Si ravvisa come il turismo rappresenti un elemento **centrale nello sviluppo delle Regioni** italiane ed il trasporto pubblico ricopra certamente una posizione strategica nelle dinamiche turistiche per **sostenere flussi di mobilità** che devono cogliere le **potenzialità offerte dal territorio** e dal turismo portando, nel contempo elevate disponibilità aggiuntive che attraverso una **"tariffazione occasionale"** determinerebbero un **flusso di risorse importante e costante**.

INVESTIMENTI

La **sostenibilità ambientale** richiede un significativo rinnovamento del parco mezzi, insieme a cambiamenti nell'intera filiera produttiva. È necessario orientarsi verso forme di alimentazione meno inquinanti, e ciò comporta la necessità di interventi tecnologici e miglioramenti infrastrutturali. Inoltre, è urgente affrontare le **disuguaglianze infrastrutturali tra Nord e Sud del Paese** per garantire uguale accesso alla mobilità.

Non si può sottacere ad una evidente e colpevole **disuguaglianza infrastrutturale storica** tra Nord e Sud del Paese che impone maestosi interventi volti a **ridurre questo GAP** affinché si possa offrire la stessa opportunità, ma soprattutto lo stesso diritto alla mobilità, ad ogni cittadino.

I numeri del trasporto pubblico locale italiano, mostrano la **centralità di questo settore** per lo **sviluppo** e la **crescita del nostro Paese**, ma evidenziano anche come, **senza investimenti importanti, non sarà in grado di raggiungere gli standard** di altri Paesi europei e quindi di **supportare** una reale **crescita del Paese**.

Il **fabbisogno di investimenti** nel settore del Trasporto Pubblico riguarda sia i **mezzi su gomma** e su ferro, sia le **infrastrutture**, con particolare riferimento a **metropolitane e tranvie** e linee ferroviarie locali. Si tratta di mercati diversi tra di loro per caratteristiche e dimensione del fabbisogno, ai quali occorre offrire risposte differenti in termini di modelli e di risorse.

Purtroppo **l'insufficienza dei trasferimenti** si è, di fatto, tradotta negli anni in una affannosa **copertura delle spese correnti** legate alla gestione dei contratti di servizio, a scapito degli investimenti, ossia a scapito del perseguimento di standard quantitativi e qualitativi del servizio di TPL.

Nella maggioranza dei casi la **condizione economica** delle aziende **non consente** di porre in essere **investimenti in autofinanziamento** ed addirittura, in alcuni casi, la **manca di liquidità disponibile**, conseguente alle difficoltà economiche precedentemente descritte, potrebbe, visto il sistema di rimborso a consuntivo dei finanziamenti per investimenti, mettere a **rischio il rinnovo del parco mezzi** anche in caso di finanziamento pubblico.

Elemento positivo di novità è rappresentato dal **Pnrr** che speriamo sia una grande **occasione di sviluppo** e, nel contempo riesca anche a **riequilibrare** il rapporto tra **aree sviluppate** ed **aree arretrate** del Paese; riteniamo sia assolutamente da evitare che il nuovo contesto metta a rischio una vera opportunità per il settore e per l'intera Nazione.

CCNL

Elemento essenziale, per un armonico ed equilibrato sviluppo del settore, è il **CCNL** di categoria, che deve essere puntualmente rinnovato, anche con l'obiettivo di essere strumento di classificazione e regolazione dei cambiamenti per i lavoratori del mondo dei trasporti.

La **piattaforma** presentata, come ribadito alle Associazioni datoriali, è **ambiziosa** e finalizzata a **rendere attuale il sistema delle relazioni industriali** in un settore strategico, sorretto dai suoi addetti che recriminano, a giusta ragione, il **recupero pieno del potere d'acquisto**, fortemente intaccato dall'inflazione e che punta ad una **crescita del valore reale dei salari**.

In questo settore, i problemi di lunga data persistono, e la **questione salariale** emerge come il principale, se non unico, motivo della **manca** di nuove generazioni interessate a intraprendere la professione di **autista**. È sorprendente notare il disagio di fronte alla carenza di autisti senza considerare le ragioni di fondo che ne sono alla base.

L'affrontare l'emergenza **non può dipendere unicamente dalla formazione** o dalla **riduzione dei costi di accesso alla professione**, né tanto meno dall'introduzione di incentivi applicati in modo disorganizzato. Al contrario, **occorre** prioritariamente un **sostanziale aumento salariale** e un'organizzazione del lavoro che bilanci un moderno sistema di **conciliazione tra vita e lavoro** per tutti gli operatori. Ciò dovrebbe essere garantito insieme a livelli **adeguati di sicurezza e protezione**, rendendo così nuovamente attraente questa professione storicamente rilevante per la società.

Ciò che preoccupa e lascia perplessi è che **le soluzioni proposte** sembrano orientate a non migliorare i salari a livelli sostenibili, ma piuttosto a promuovere una **competizione al ribasso** con coloro che già si trovano in **condizioni peggiori di noi**.

Nella vita quotidiana, i trasporti pubblici come treni, metropolitane, autobus e stazioni spesso diventano **teatro di gravi episodi di violenza**, creando una situazione inaccettabile in cui il personale in prima linea è costantemente esposto ad **atti di violenza, sia fisica che verbale**, durante l'adempimento dei propri doveri professionali. Ancora più preoccupante è l'indifferenza evidente che circonda tali atti nefasti.

Le frequenti **aggressioni**, spesso **legate a servizi** di trasporto **insufficienti o inadeguati**, mettono a rischio il personale a bordo e a terra dei mezzi di trasporto, esponendolo alla violenza di chi, ignorando le regole, minaccia la **sicurezza** e la tranquillità dei **passengeri e dei lavoratori**.

Nonostante le sollecitazioni abbiano prodotto diverse azioni da parte di politici attenti, sollecitiamo tutti, a livello istituzionale, del mondo della rappresentanza e delle imprese, a fare la propria parte. Già dal prossimo **rinnovo del CCNL**, le **imprese dovrebbero garantire** contrattualmente, ai propri dipendenti, in caso di aggressione: **assistenza legale, costituzione di parte civile** da parte dell'azienda, percorsi di **sostegno psicologico** e specifiche **polizze assicurative**.

Riteniamo fondamentale adottare un **approccio** che sia prioritariamente **preventivo**, senza escludere, tuttavia, un approccio repressivo. In tal senso suggeriamo di avviare, insieme a tutte le misure del protocollo con il MIMS e il Ministero degli Interni, una **fase legislativa bipartisan** che adotti un approccio emergenziale e simbolico, analogo a quello utilizzato dal legislatore per affrontare il fenomeno delle aggressioni al personale sanitario, come evidenziato nel varo della legge 113/2020 che introduce l'aggravante di cui **all'art. 583-quater, c.p.**, per le **lesioni gravi e gravissime** commesse ai danni di **medici e sanitari**, già previste per i pubblici ufficiali in servizio di ordine pubblico in occasione di manifestazioni sportive.

Quanto alle **clausole sociali**, mai come in questo periodo è necessario implementarle ed irrobustirle per rendere effettivamente esigibile un **adeguato standard di protezione sociale**; riteniamo più che mai necessario avviare una discussione sulle reali ricadute sul mondo del lavoro, soprattutto laddove, per essere competitivi, si innesca il perverso meccanismo della **corsa al ribasso dei costi**, causa di pesanti forme di **dumping contrattuale**. In fase di attribuzione dei servizi dovrebbero essere considerati, parimenti al mancato possesso del **DURC**, quali causa di nullità dell'affidamento stesso, il mancato versamento da parte delle aziende dei contributi destinati all'assistenza sanitaria integrativa di fonte contrattuale ed alla previdenza complementare, in particolare per quanto riguarda le quote derivanti dal TFR.

Valutiamo pertanto fondamentale e **prioritaria l'adozione di iniziative di competenza volte a favorire una rapida conclusione del percorso di rinnovo del contratto collettivo nazionale** degli Autoferrotranvieri ed Internavigatori, anche al fine di evitare un inasprimento della vertenza sindacale, attraverso stanziamenti di risorse economiche vincolate e necessarie all'adeguamento dei salari dei lavoratori.

Per la Segreteria Nazionale
Il Segretario Generale
Mauro Mongelli



The image shows a handwritten signature in black ink over a circular official stamp. The stamp contains the text: "COMITATO NAZIONALE SINDACATO CGIAA DI MESTRE", "SEGRETARIA NAZIONALE", "MAURO MONGELLI", and "FAISA". The signature is written in a cursive style.