



## Convegni

### Cosa c'è dietro il Decreto 50 sulla riforma del TPL. Un seminario di Federmobilità

“Abbiamo visto la fine del federalismo nel campo dei trasporti e il ritorno dell'azione dello Stato. Il percorso è stato accidentato - dice Saverio Montella durante un affollato seminario organizzato nei giorni scorsi a Roma da Federmobilità - e c'è stato

un importante riordino normativo e finanziario a partire dalla ricostituzione del Fondo nazionale dei trasporti. Sono tornate un po' di risorse e molte delle polemiche contro l'ultimo provvedimento di legge si sono attenuate”.

“Finalmente si è ricostituito un Osservatorio Nazionale, ci sono soldi per il rinnovo del parco mezzi ed una spinta sul impiego delle tecnologie per la bigliettazione elettronica e, i costi standard. Un corpo di provvedimenti già attuati o in itinere che però riporta al centro la questione dell'inadeguatezza delle stazioni appaltanti. Io ad esempio sono per un ente unico di governo regionale. Se andiamo a vedere le esperienze degli ultimi anni ne dobbiamo constatare tutti i limiti. Non apriamo il capitolo della gara indetta dalla Regione Toscana, ora al attenzione della Corte Europea - ha poi proseguito Montella - ricordando come anche in altre regioni gli affidamenti siano sospesi per i continui ricorsi”.

A parte i conflitti da Tar, Consiglio di

Stato e recentemente anche l'appellarsi alla Corte di Giustizia Europea, “un'occasione così

non ci capita più e siamo di fronte ad una opportunità che dobbiamo cogliere” stimola i convenuti Giuseppe Catalano, professore alla Sapienza, ormai a pieno

tempo nella Struttura tecnica di Missione del Mit e, se non padre, almeno zio delle ultime disposizioni legislative del settore, meglio conosciute come DL 50/2017.

“Abbiamo bisogno di un po' di evangelizzazione le amministrazioni. Tutti noi dobbiamo recuperare una consapevolezza che questo settore non va bene. Non siamo noi “esperti” da convincere, ma un mondo più ampio. Abbiamo continuato a fare ripiani di deficit, gli ultimi hanno riguardato l'Umbria, il Molise e l'Eav. E sono soldi che sono stati sottratti al Fondo di Coesione e sviluppo. Abbiamo un cammino complesso, ma senza una forza etica non ce la faremo. Tutti devono impegnarsi a non guardare il proprio interesse ed il proprio orticello”.

“La parola federalismo - insiste Catalano - sta sul tavolo in modo molto rilevante. Tutto quello che è stato deciso lo abbiamo scritto con le regioni. E nell'ultimo provvedimento è entrato l'identico testo che era contenuto nel decreto





Madia. Sappiamo bene che il Fondo nazionale dei trasporti è provvisorio, ma ci dobbiamo convincere che se lo facciamo funzionare bene, durerà di più.

Il nuovo Decreto Legge supera il vecchio meccanismo delle accise. "Abbiamo sciolto un legame perverso - dice ancora Catalano - perché si prevedevano le entrate delle accise per un triennio (ovviamente molto positive dal punto di vista delle entrate per far stai meglio il Bilancio di Previsione) poi, a consuntivo i soldi erano sempre di meno e dovevano essere successivamente conguagliati. Ci siamo trovati, all'inizio di questo anno con circa un miliardo in meno".

Poi ci sono le Regioni, con diversissimi comportamenti. Nel seminario ne hanno parlato anche Romeo Incerti e lo stesso presidente di Federmobilità Ruzziconi. Nel panorama federale c'è chi aggiunge soldi, e tanti, chi non aggiunge nulla. Ci sono differenze tra regioni del Nord e del Sud, dell'Est e dell'Ovest, tra Centrodestra e Centrosinistra.

Fino ad arrivare all'assurdo di due regioni amministrate dalla Lega che confinano, una delle quali aggiunge alla quota del Fondo trasporti un finanziamento molto sostanzioso, mentre l'altra praticamente nulla.

"Come imprese - interviene Emanuele Proia, condirettore di Asstra - non possiamo non apprezzare il fatto che il Fondo Nazionale viene stabilizzato e che non dipenderà più dall'andamento degli incassi da accise. Il Fondo consente di programmare gli investimenti e di remunerare il capitale investito. I soldi verranno erogati a gennaio limitando, per le aziende, il ricorso al credito".

"Altro elemento importante è l'applicazione dello split payment anche per le nostre aziende". Che hanno bisogno di risorse se consideriamo che il costo

medio del biglietto a tempo è cresciuto in dieci anni molto di più del livello di inflazione. Il primo gradino fu nel 2011 quando è cominciata la riduzione dei finanziamenti pubblici. Per gli abbonamenti invece la tariffa è stata invariata rispetto al tasso di inflazione. Ma in 10 anni c'è stata una riduzione continua di introiti.

E tutti sappiamo che in Italia la tariffa media nelle città metropolitane è assolutamente inferiore a quella delle altre capitali europee. Le tariffe da noi sono legate al welfare. Con logiche politico istituzionali.

Ora si chiede alle regioni di fare la loro parte anche con aumenti tariffari, ma lo si dovrebbe fare con un parco autobus vetusto".

Ultima questione: le gare. Su questo il direttore di Asstra è molto chiaro "Nel recente congresso mondiale di UITP, nelle 100 sezioni di lavoro non abbiamo mai sentito parlare di gare, rientrati in Italia ho visto che si parla solo di gare. A Montreal si parlava di tecnologia, di riduzione dei consumi energetici e altro. Per gli amici nord americani o inglesi le gare non sembrano essere un problema ed anche negli altri paesi europei, nella stragrande maggioranza dei casi, si applica la regola dell'in-house. Ciò non toglie - ha poi concluso Proia - che noi si sia favorevoli alle aggregazioni di aziende che possano essere capaci di competere con Arriva e RATP-DEV. L'aggregazione consente importantissime economie di scala, dal accentramento di molte funzioni (legale, personale ecc.) ma soprattutto consente alle imprese di essere più competitive nella gestione finanziaria".

Il seminario si è concluso con una relazione di Arduino D'Anna sulla delibera ART sul TPL.

A.R.