

Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017

“Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”.

Proposte di intervento, modifica ed integrazione, nelle more della legge di conversione, sulle disposizioni di impatto nell’ambito del Trasporto Pubblico Locale

Il Decreto in parola prevede tra le altre alcune norme di riordino del sistema di trasporto pubblico locale e ferroviario.

Nello specifico con gli artt. 27 e 48 vengono introdotte, tra le altre, misure relative al finanziamento del Fondo Nazionale Tpl e al rinnovo del materiale rotabile (art.27) e inerenti la promozione della concorrenza e la lotta all’evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale (art. 48).

Osservazioni

Nonostante le buone norme relative al finanziamento del Fondo Nazionale e di previsione di rinnovo del parco mezzi aziendale siamo ancora ben lontani da un impianto normativo organico ed efficace per il riordino del settore in senso industriale.

Al momento, fermo restando che la legge di conversione potrà apportare eventuali modifiche, il decreto tenta di definire un quadro generale per regolare il trasporto pubblico locale senza intervenire in maniera sistemica; ancora una volta si tratta di un intervento legislativo che si va a sovrapporre alla insostenibile stratificazione di norme preesistenti mancando l’indispensabile obiettivo, di realizzare un unico impianto di riferimento in grado di definire le modalità di finanziamento, le regole per l’affidamento dei servizi e la salvaguardia dell’occupazione e dei livelli di reddito delle lavoratrici e dei lavoratori del settore in caso di cambiamento del gestore del servizio.

Proposte

Di seguito si elencano proposte e osservazioni, finalizzate a promuovere il recepimento di modifiche al Decreto in fase di conversione in legge, intervenendo sui seguenti ambiti:

- * Dotazione del Fondo Nazionale;
- * Criteri e modalità di ripartizione delle risorse alle Regioni;
- * Regole per l’affidamento dei servizi;
- * Clausola sociale;
- * Lotta all’evasione tariffaria.

Dotazione Fondo Nazionale Tpl

Pur apprezzando il fatto di aver sganciato il finanziamento del Fondo Nazionale Trasporti dalla compartecipazione alle accise sulla benzina e sul gasolio, individuando a partire dal 2018 una dotazione fissa per lo stesso (art. 27, comma 1), si può osservare che l’ammontare delle risorse risulta inferiore alle esigenze del settore e che soprattutto manca un adeguamento annuale rispetto al tasso di inflazione reale.

Criteri e modalità di ripartizione delle risorse alle Regioni

Come previsto alla lett. b) del comma 2 dell'art.27, per il 2018, il 10% del Fondo è ripartito in base ai costi standard (previsti all'art.1, comma 84, L. n. 147/2013). Tale quota, per gli anni successivi 2019 e 2020 è incrementata del 5% dell'importo del Fondo per ciascun anno, fino a raggiungere il 20% del predetto importo.

Nello specifico, il comma 84 dell'art. 1 della Legge 147/2013, prevedeva la definizione, con criteri di uniformità a livello nazionale, dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi, mediante Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa intesa in sede di Conferenza Unificata, da emanarsi entro il 31 marzo 2014.

Ad oggi, non risulta che tale Decreto sia stato emanato creando così incertezza per la definizione della quota variabile b) di ripartizione delle risorse.

Pertanto è necessario che si determini una simultaneità fra i predetti provvedimenti.

Regole per l'affidamento dei servizi

Il Decreto non prevede norme specifiche idonee a strutturare un unico impianto di riferimento in grado di definire le modalità e le regole per l'affidamento dei servizi in modo organico. Infatti, non è presente neanche un rimando alla normativa di riferimento in proposito che dovrebbe essere quella prevista dalla D.lgs. n. 422/1997.

Inoltre, per superare i limiti del settore dovuti al nanismo e alla frammentazione aziendale, si propone di introdurre forme di incentivazione e promozione all'aggregazione delle aziende e, allo stesso tempo, risulta indispensabile individuare dei bacini di mobilità, definiti come estensione territoriale, più ampi e almeno pari all'estensione regionale, e comunque non inferiori ai 350.000 abitanti, come previsto nel Decreto (art. 48, comma 2). In ogni caso non si possono articolare i bacini di mobilità in più lotti salvo i casi particolari.

Infine, è necessario salvaguardare gli ambiti determinati dalle Regioni prima dell'entrata in vigore del decreto.

Clausola sociale

Per quanto riguarda il tema della clausola sociale e la salvaguardia del personale in caso di trasferimento per cambiamento di soggetto gestore a qualsiasi titolo, il Decreto la inserisce tra le competenze in capo all'Autorità Regolatrice dei Trasporti (art. 48, comma 7, lettera e)).

Nel specifico, si fa riferimento all'applicazione di un generico contratto collettivo nazionale di settore, lasciando fuori la contrattazione aziendale e la conservazione dei diritti acquisiti per i lavoratori alla data del trasferimento al nuovo gestore.

Si propone il seguente emendamento all'art. 48, comma 7, lettera e):

e) in caso di cambiamento del soggetto gestore del servizio, a qualunque titolo, tutto il personale in forza all'azienda cedente nel momento del subentro, sarà trasferito alla subentrante senza soluzione di continuità, in analogia a quanto previsto dall'art. 2112 cc, *applicando in ogni caso al personale interessato il contratto collettivo nazionale leader nel settore e quello aziendale/territoriale ove previsto, salvo eventuale*

all. 1

PROPOSTA EMENDAMENTI DL 50/2017 FILT – FIT- UILT TRASPORTI

armonizzazione e/o ridefinizione della normativa di secondo livello successivamente all'assegnazione del servizio al subentrante.

Lotta all'evasione tariffaria

Premesso che nell'ambito del settore si verifica in via sistematica che il personale, con il passare degli anni, perda i requisiti fisici propedeutici all'espletamento di una serie di attività di "esercizio" e considerato che al momento non sempre esiste una previsione per la salvaguardia occupazionale di tali lavoratori, si propone che in via prioritaria venga previsto l'utilizzo di tale personale, opportunamente riprofessionalizzato, nelle attività di "lotta all'evasione tariffaria".

Inoltre, si propone di prevedere incentivi selettivi per le aziende attraverso:

- una premialità economica per le aziende che riducono il tasso di evasione tariffaria;
- la detraibilità fiscale del costo degli abbonamenti annuali.

In tal modo si avrebbero due effetti positivi, l'incentivazione all'utilizzo del mezzo pubblico a discapito di quello privato, e la disponibilità per le aziende di risorse anticipate.