

Nota per la stampa

Sulla riforma dei Servizi Pubblici Locali, Anav auspica un approccio che premi l'efficienza delle imprese e la qualità dei servizi

Il Presidente ANAV/Confindustria, **Nicola Biscotti**, ha espresso le seguenti valutazioni alla luce delle recenti anticipazioni di stampa sul testo del **D.Lgs. sui Servizi Pubblici Locali**.

“In un momento in cui il Paese è chiamato a ottimizzare la spesa pubblica e a diminuire il carico fiscale su cittadini e imprese per stimolare la crescita, la priorità per il settore è il passaggio dal sistema di finanziamento del **TPL** basato sulla 'spesa storica' a quello basato sul 'costo standard', sia come criterio per la definizione dei corrispettivi da porre a base d'asta nelle procedure di gara per l'aggiudicazione dei servizi sia come criterio per la ripartizione tra le Regioni delle risorse statali destinate al finanziamento del settore. Contestualmente occorre migliorare gli attuali meccanismi di finanziamento della spesa corrente per il settore garantendo certezza delle risorse, anche nei tempi di erogazione”.

“Nonostante la complessità del quadro, ANAV e Asstra, sbloccando un lunghissimo periodo di trattativa, hanno assunto un importante atto di responsabilità con la sottoscrizione del rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, riconducendo il settore alla normalità delle relazioni industriali dopo 7 anni di vertenze ed impegnandosi a sostenere, a regime, un costo aggiuntivo complessivo pari a circa 240.000.000 di €/anno, in parte compensato attraverso alcune misure di recupero della produttività”, ha sottolineato Biscotti.

“Altra priorità - ha proseguito il Presidente Anav - è costituita dal tema degli **investimenti**. È sicuramente meritorio lo sforzo che il Governo ha fatto prevedendo, nell'ambito dell'ultima legge di stabilità, uno stanziamento aggiuntivo per gli investimenti in materiale rotabile pari a 640 milioni di euro nel quadriennio 2019-2022, ma la previsione, seppur posticipata, di acquisti diretti degli autobus da parte del Ministero, secondo il modello della Centrale unica, rischia di rallentare fortemente il processo di ammodernamento del parco rotabile e preoccupa le imprese del settore laddove sembra escluderle dal processo di fornitura e dalla individuazione delle caratteristiche del materiale da acquistare. La mancanza di investimenti in nuovi autobus, peraltro, oltre a determinare un danno per tutto il sistema del trasporto pubblico e per la qualità del servizio offerto ai cittadini (l'età media del parco rotabile su gomma, come sappiamo, è oggi superiore ai 13 anni contro i 7 anni della media europea), comporta un costo in termini di riduzione delle agevolazioni fiscali per le imprese stimabile in quasi 50 milioni di euro annui, atteso che dal 2016, come stabilito nella Legge di Stabilità 2016, i mezzi con livelli di inquinamento Euro 1 ed Euro 2 non possono più beneficiare degli sconti sull'accisa sul gasolio”.

“In attesa di leggere il testo definito dello schema di **DLgs sulla riforma dei SPL**, che riteniamo debba fondarsi su un approccio di tipo 'industriale' che premi l'efficienza delle imprese e la qualità dei servizi, due battute finali su alcune anticipazioni di stampa. L'evasione tariffaria è sicuramente un male endemico alla stregua della più generale evasione fiscale e deve essere contrastata anche duramente e ben venga la possibilità di far ricorso anche a vigilanti privati. Ma sia chiaro che nelle aziende private del TPL il tasso di evasione è a livelli assolutamente fisiologici e i fenomeni più macroscopici si verificano nelle grandi realtà urbane dove l'attività di verifica spesso si scontra con situazioni di inciviltà che possono sconfinare nell'ordine pubblico, non addossabili all'impresa. Pure sulla questione dei **rimborsi**, peraltro disciplinata anche da una recente norma comunitaria che esclude per evidenti ragioni organizzative le linee inferiori a 250 km, prestiamo la necessaria attenzione e ricordiamoci che la produzione nazionale complessiva di TPL è di 1,7 miliardi di Km, con una enorme mole di corse, al termine delle quali potrebbe scattare la singola richiesta di rimborso, quantificate in numero non inferiore a 100 milioni all'anno”.

23.02.2016