



Brescia, 10 dicembre 2020

Gent.ma
On. Dott. Paola De Micheli
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Egregio
On. Prof. Roberto Gualtieri
Ministro dell'Economia e delle Finanze

OGGETTO: consistenza e riparto del Fondo Nazionale Trasporti.

Onorevoli Ministri,

quali rappresentanti degli Enti locali (Comuni e Provincia) di Brescia, desideriamo con la presente richiamare la Vostra autorevole attenzione su uno dei comparti che, in questo anno di grave emergenza sanitaria, è risultato più pesantemente colpito. Ci riferiamo in particolare al trasporto pubblico locale (TPL).

In tal senso, nel corso dei mesi scorsi, il Governo ha assunto diversi provvedimenti normativi emergenziali e stanziamenti economici straordinari per assicurare alle imprese del settore un ristoro rispetto alla pesantissima contrazione dei ricavi da traffico e per evitare la riduzione dei corrispettivi pubblici legati ai contratti di servizio.

Misure queste che, sicuramente, consentiranno alle realtà aziendali più solide di limitare le comunque sicure perdite di esercizio.

L'emergenza, tuttavia, se ha creato una situazione senza precedenti nel settore del TPL, ha anche messo in evidenza talune criticità strutturali di tale comparto, preesistenti alla pandemia e che, in assenza di una decisa azione politico-amministrativa, rischiano di perpetuarsi anche una volta che l'emergenza sanitaria sarà cessata.

Ci riferiamo in particolare al "Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario" (c.d. Fondo Nazionale Trasporti), del quale siamo con la presente ad evidenziare la necessità di una strutturale (re)integrazione della sua consistenza, accompagnata a una modifica dei criteri di riparto dello stesso tra le Regioni.

Il Fondo nazionale, infatti, che fino a dieci anni fa aveva una consistenza pari a circa 6 mld €, fu – a cavallo del 2010/2011 – oggetto di una pesante riduzione che lo portò ad assestarsi attorno ai 4,9 mld €.

A distanza di dieci anni da tale ingente riduzione, che nel frattempo non è più stata oggetto di recupero, riteniamo sia finalmente giunto il momento di ripristinare una più congrua dotazione del Fondo. Non foss'altro perché nel frattempo i nuovi rilasci infrastrutturali e i conseguenti nuovi contratti di servizio hanno determinato nuovi fabbisogni,

i cui oneri – in assenza di un incremento di contribuzione statale – si sono scaricati sulle spalle di Regioni, Enti Locali ed utenti.

Basti solo pensare che nel 2010 la dotazione infrastrutturale di linee metropolitane in Italia era pari a 145 km e che, a dieci anni di distanza, grazie alla conclusione degli investimenti pluriennali che erano stati nel tempo pianificati, progettati e poi cantierati, le linee metropolitane sono ormai pari a 215 km, con un incremento dunque del 50%!

E' noto peraltro che i costi di esercizio del trasporto su ferro, dovendo scontare gli ammortamenti delle relative infrastrutture, si presentano evidentemente più elevati di quelli legati al trasporto su gomma.

In tal senso una significativa integrazione del Fondo Nazionale Trasporti appare operazione non più rinviabile, con particolare riguardo a quelle Regioni nelle quali la "cura del ferro" è stata più marcata.

Tale riflessione conduce ad affrontare la seconda richiesta della nostra missiva. Ovvero quella di riprendere con decisione il cammino, delineato sin dalla normativa sulla *spending review* del 2012 e confluito nei dd.pp.cc.mm. 11 marzo 2013 e 26 maggio 2017, che hanno delineato un graduale percorso di superamento dell'assetto "storico" nel riparto del Fondo nazionale a favore di un approccio sempre più improntato a valorizzare l'efficienza del sistema, premiando in tal modo le Regioni più virtuose.

In questo contesto è del tutto evidente che, a fronte di tutti i principali indicatori trasportistici, legati non solo all'offerta di servizio programmata, alla domanda di mobilità da soddisfare, ma anche al grado di copertura dei costi di esercizio mediante i ricavi da traffico, in base ai quali alla Lombardia spetterebbe almeno il 20% del Fondo nazionale, risulti estremamente penalizzante la quota che in realtà viene attribuita alla stessa, ovvero il 17,36% del Fondo.

Al riguardo, appare ineludibile affrontare il tema di un nuovo e più equo riparto che, superando un approccio storico ormai insostenibile, risulti più aderente alla realtà e maggiormente premiante l'efficienza.

Confidenti in un fattivo e coerente riscontro in merito, nel rimanere a disposizione per eventuali chiarimenti, Vi ringraziamo per l'attenzione e porgiamo distinti saluti.

Il Presidente della Provincia di Brescia
Samuele Alghisi

E i Sindaci dei Comuni di:

Brescia
Alfianello
Anfo
Angolo Terme
Bagnolo Mella
Bagolino
Barbariga
Barghe
Bassano Bresciano
Bedizzole
Berlingo
Berzo Demo

Berzo Inferiore
Bienna
Borgo San Giacomo
Borgosatollo
Borno
Bovezzo
Braone
Breno
Brione
Caino
Calvisano
Capovalle
Carpenedolo
Castegnato
Castenedolo
Castrezzato
Cedegolo
Cellatica
Cerveno
Ceto
Cevo
Chiari
Cigole
Cividate Camuno
Collebeato
Collio
Cologne
Comezzano-Cizzago
Corte Franca
Corteno Golgi
Darfo B.T.
Dello
Desenzano
Edolo
Erbusco
Esine
Fiesse
Gambara
Gardone Riviera
Gardone Val Trompia
Gavardo
Gianico
Gottolengo
Gussago
Incidine
Irma
Iseo
Leno
Limone sul Garda
Lodrino
Lograto
Longhena
Losine
Lozio

Maclodio
Malegno
Malonno
Manerbio
Marmentino
Mazzano
Milzano
Moniga del Garda
Monno
Monte Isola
Mura
Muscoline
Nave
Niardo
Nuvolera
Ome
Ono San Pietro
Orzinuovi
Orzivecchi
Ospitaletto
Ossimo
Padenghe sul Garda
Paderno F.C.
Paisco Loveno
Paitone
Palazzolo s/O
Paspardo
Passirano
Pavone del Mella
Pezzaze
Pian Camuno
Piancogno
Pisogne
Polaveno
Ponte di Legno
Pontoglio
Pralboino
Provaglio d'Iseo
Provaglio Val Sabbia
Puegnago del Garda
Roncadelle
Rudiano
Salò
San Felice del Benaco
San Paolo
San Zeno Naviglio
Sarezzo
Saviore dell'Adamello
Sellero
Seniga
Serle
Sonico
Tavernole sul Mella
Temù

Toscolano Maderno
Trenzano
Treviso Bresciano
Vallio Terme
Verolavecchia
Vestone
Veza d'Oglio
Villa Carcina
Villachiarà
Villanuova s/C
Vione
Visano
Zone