

SLIDES.  
PATTO TPL  
NOTA 21 11 2009

Dipartimento  
Mobilità Territorio Ambiente

 **CONGRESSO CGIL LOMBARDIA**  
**17-18 MARZO 2010**  
MalpensaFiere Via XI Settembre Busto Arsizio (VA)

guardaoltre.it 

# **Regione Lombardia**

---

**Patto per il trasporto pubblico locale in Lombardia**

**Linee guida per la nuova legge regionale**

*24 novembre 2008*

## **NOTA DI SINTESI DEL PATTO SUL TPL SOTTOSCRITTO L'11.11.2008**

**Il testo contiene una premessa. Si suddivide in due sezioni e contiene 5 allegati**

**L'accordo è il frutto di un lavoro avviato nel dicembre 2007 con la costituzione di un tavolo di lavoro coordinato dall'assessorato a cui hanno partecipato tutti gli attori del sistema del Trasporto pubblico locale Lombardo (le 11 province e gli undici capoluoghi, l'anci, le aziende ATM, Trenitalia e Ferrovie Nord, le rappresentanze delle imprese del trasporto, le OO.SS. Confederali, di categorie e autonome e le rappresentanze degli pendolari e utenti**

**Il giudizio della CGIL è positivo in quanto oltre a recepire molti dei punti della piattaforma unitaria su mobilità e infrastrutture che avevamo presentato alla regione il 12 dicembre 2006 pone le basi per la riforma dell'attuale legge regionale la 22 del 1998 che abbiamo giudicato carente e che non è stata in grado di imprimere un sostanziale miglioramento del servizio**



## **PREMESSA CONTENTUTA NEL PATTO**

**Nella premessa i soggetti firmatari riconoscono che l'attuale servizio offerto è carente e insufficiente sia quantitativamente che qualitativamente a soddisfare le esigenze dei cittadini e dei pendolari.**

**Inoltre si prende atto che le risorse destinate al settore sono insufficienti e che vi è la necessità di maggiori trasferimenti statali, senza i quali si prefigura un peggioramento del servizio.**

**Si conviene che l'attuale modello di gestione ha bisogno di un più forte governo unitario tra i livelli istituzionali (regione, province, comuni capoluogo), per favorire una programmazione coordinata dei servizi e una maggiore integrazione fra "gomma e ferro".**

**Per tali ragioni il patto sarà alla base della nuova legge regionale che aggiorna e riforma l'attuale L.R. 22/1998.**



## Linee guida per la nuova legge regionale sul TPL

1. la **Regione** mantiene il governo complessivo del sistema su:

- politiche della mobilità;
- politiche e livelli tariffari di concerto con le altre Autorità Locali;
- linee guida sui modelli di integrazione tariffaria, comprese le tecnologie abilitanti;
- standard di pianificazione e sviluppo delle reti;
- modelli di Contratto di Servizio;
- gestione del settore ferroviario (**stazione appaltante** delle gare).

2. Riarticolare dei bacini dagli attuali 22 (provinciali e comuni capoluogo) ampliandoli **su basi sovraprovinciali o provinciali in 7 nuovi bacini**.

3. Creare in ogni bacino un **soggetto pubblico** partecipato dagli **Enti Locali e dalla Regione**

4. Attribuire a questo soggetto pubblico i **compiti** di:

- programmazione, regolazione e controllo dei servizi in ottica intermodale;
- **gestione delle gare** per l'intero bacino di traffico su gomma, in base a standard comuni definiti a livello regionale (**stazione appaltante**);
- verifica del rispetto dei Contratti di Servizio, che dovranno essere basati su modelli incentivanti per garantire il rispetto degli standard di qualità attesi;
- definizione dell'**integrazione tariffaria** nei bacini in coerenza con le linee guida definite a livello regionale;
- controllo sulla riscossione degli introiti effettuata dagli attori;
- ridisegno dei servizi su gomma in modo da garantire un'ottimizzazione degli orari e della rete con l'obiettivo di incrementare i passeggeri trasportati.



## **I RISULTATI CHE IL PATTO VUOL CONSEGUIREI**

- **incrementare il numero dei passeggeri trasportati entro il 2015 di almeno il 30% in area urbana e almeno il 20% a livello regionale,**
- **sviluppare nuovi servizi di TPL e dell'offerta di almeno il 20% di treni km,**
- **migliorare l'indice di puntualità del servizio ferroviario regionale di almeno il 3% entro il 2010 e del 5% entro il 2015,**
- **migliorare la velocità commerciale dei mezzi su gomma del 10% entro il 2011,**
- **ridurre l'indice di soppressione del servizio del 50% entro il 2011 e del 90% entro il 2015,**
- **ridurre l'età media del parco mezzi (treno/gomma) di almeno il 20% entro il 2011 e del 40% entro il 2015,**
- **attuare l'integrazione tariffaria sull'intera regione (unico titolo di viaggio per tutti i vettori utilizzabili sia su gomma che su ferro) prevedendo di realizzarla entro il 2009 nell'area milanese servita dalle linee S ed entro il 2010 in tutta la regione,**
- **istituire entro il 2010 un sistema di tariffe differenziate e incentivanti per utenti svantaggiati, ragazzi, studenti, anziani, gruppi familiari, e per fasce orarie di utilizzo.**
- **sperimentare entro il 2010 nuove forme innovative di bigliettazione e di miglioramento del servizio informativo che incentivino la mobilità e l'utilizzo del TPL.**



## Attuali bacini a livello provinciale.

— Dimensioni su basi amministrative —  
(dati 2006)



BACINO	Superficie (Kmq)	%	Popolazione (migliaia di ab)	%	Percorrenze* (mln di Km)	%
Milano Monza	1.984	8%	3.870	41%	162,9	52%
Brescia	4.784	20%	1.202	13%	33,2	11%
Bergamo	2.723	11%	1.047	11%	27,5	9%
Pavia	2.965	12%	519	5%	16,7	5%
Como	1.288	5%	574	6%	15,5	5%
Varese	1.199	5%	854	9%	14,3	5%
Cremona	1.771	7%	353	4%	12,0	4%
Lodi	782	3%	216	2%	8,9	3%
Mantova	2.339	10%	391	4%	8,3	3%
Lecco	816	3%	328	3%	6,4	2%
Sondrio	3.212	13%	180	2%	4,6	1%
<b>Totale</b>	<b>23.863</b>	<b>100%</b>	<b>9.534</b>	<b>100%</b>	<b>310,3</b>	<b>100%</b>

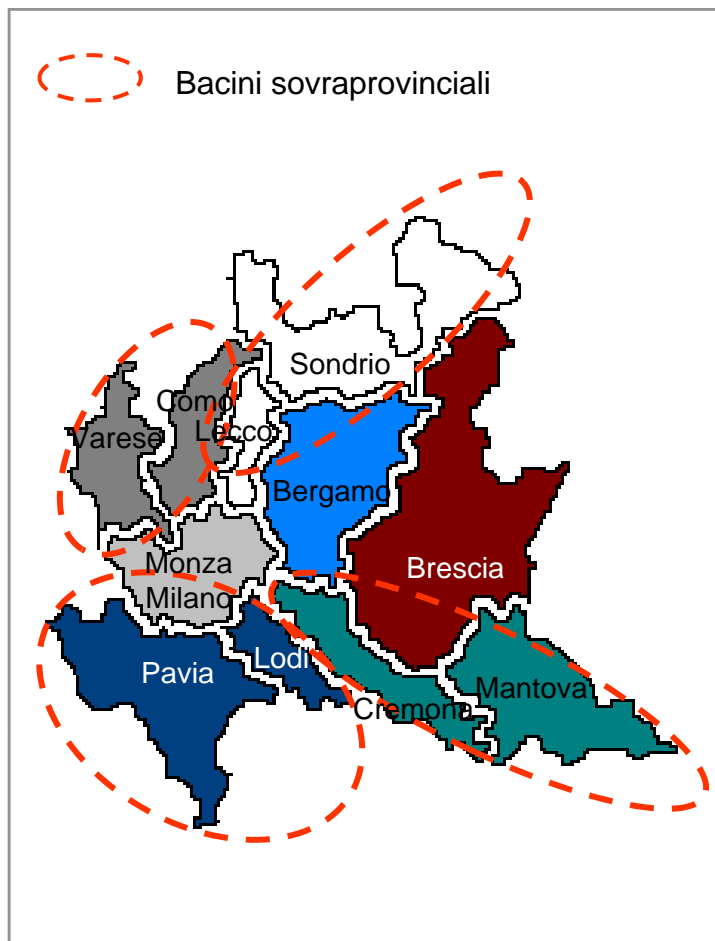
< 20 mln di km  
10-20 mln di km  
> 10 mln km



(\*) Comprende km bus, tram e metro

## Ipotesi nuovi bacini lombardi del TPL

### — Ipotesi con 7 bacini — (dati 2006)



BACINO	Superficie (Kmq)	%	Popolazione (migliaia di ab)	%	Percorrenze* (mln di Km)	%
Milano Monza	1.984	8%	3.870	41%	162,7	52%
Brescia	4.784	20%	1.202	13%	33,2	11%
Varese + Como	2.487	10%	1.428	15%	29,8	10%
Bergamo	2.723	11%	1.047	11%	27,5	9%
Pavia + Lodi	3.747	16%	735	8%	25,6	8%
Cremona+Mantova	4.110	17%	744	8%	20,3	7%
Sondrio + Lecco	4.028	17%	508	5%	11,0	4%
<b>Totale</b>	<b>23.863</b>	<b>100%</b>	<b>9.534</b>	<b>100%</b>	<b>310,3</b>	<b>100%</b>



(\*) Comprende km bus, tram e metro



## - **QUADRO DELLE RISORSE ECONOMICO-FINANZIARIE PREVISTE NEL PATTO**

- Ripartizione delle risorse aggiuntive della finanziaria 2008 di 88 milioni destinate alle aziende del settore gomma (69 milioni di euro) per chiudere i contenziosi aperti e le azioni legali avviate dalle aziende per i periodi pregressi fino al 2007 e 19 milioni agli operatori Ferrovienord e Trenitalia all'interno del rinnovo dei contratti di servizio.
- - Alle aziende del settore gomma la regione riconosce a partire dal 2009, un adeguamento annuale automatico dei corrispettivi e dei contributi, in misura pari al tasso relativo al patto di stabilità previsto dalle leggi finanziarie dello stato.
- - In aggiunta la regione stanziava 17 milioni di euro agli EE.LL. (province e comuni capoluogo) per compensare la quota IVA sui corrispettivi, la copertura di nuovi servizi aggiuntivi e per la sanatorie di contenziosi tra gli enti e le aziende di gestione.
- La regione eroga per il piano di ammodernamento del materiale rotabile le seguenti risorse:
  - 120 milioni per procedere all'acquisto, attraverso l'assunzione di un mutuo e a titolo di cofinanziamento fino al 70% del costo di acquisto, di veicoli bus in sostituzione dei vecchi veicoli euro 0 ed euro 1 ancora circolanti (equivalente a circa 700 nuovi mezzi),
  - - circa 30 milioni di euro per nuovi treni che si aggiungono ai 750 milioni di euro già spesi provenienti in gran parte da trasferimenti di risorse statali.
- Regione prevede di finanziare nei prossimi anni 189 milioni di euro per nuovi servizi, prioritariamente per le linee ferroviarie suburbane e regionali



## obiettivi della riforma

- Sviluppare un TPL che risponda alle esigenze crescenti dei cittadini, aumentando l'offerta e l'integrazione tra le diverse tipologie di trasporto, favorendo il mezzo pubblico al mezzo privato;
- migliorare la qualità del servizio (puntualità, affidabilità, confort, interscambio, cadenzamento ecc.);
- assicurare al TPL un maggior finanziamento per colmare l'attuale GAP tra risorse disponibili e risorse necessarie;
- ottimizzare le reti e gli orari in un ottica di integrazione modale ferro/gomma;
- definire in tutta la regione una integrazione tariffaria a partire dall'area metropolitana che preveda un titolo di viaggio utilizzare da tutti i gestori gomma/ferro e laquale;
- migliorare la governance di sistema per garantire una maggiore integrazione ed efficientamento;
- garantire la completa messa in gara dei servizi in grado di favorire una migliore offerta di trasporto;
- favorire con le gare l'aggregazione degli operatori in grado di favorire una reale competitività e concorrenza tesa al miglioramento della qualità del servizio;
- migliorare l'informazione agli utenti realizzando efficaci sistemi web in grado di avere l'insieme del quadro orari e tariffe di tutti i gestori della regione.



## POLITICA TARIFFARIA

- **Rispetto alle politiche tariffarie (art. 17) si è sviluppato un acceso confronto sul peso che deve avere, nel costo complessivo del servizio, le entrate da tariffa (biglietti ordinari e abbonamenti) e quindi il contributo a carico degli utenti e dei pendolari che, oggi, rappresenta circa il 35%. Il testo sottoscritto prevede che l'adeguamento annuale, già previsto nella legge vigente, per il futuro venga quantificato attraverso un sistema (impropriamente definito automatico) che lo vincola ad un mix fra incremento dell'inflazione e obiettivi di miglioramento del servizio che dovranno essere individuati nelle sedi pattuite di confronto istituzionale. Al posto del contributo straordinario del 10% che la Regione intendeva realizzare per l'anno 2009, nel patto, grazie alla nostra tenuta, si conferma l'applicazione dell'incremento dell'attuale legge in vigore, pari allo 0,75%, e si vincola l'aumento ulteriore alla realizzazione di obiettivi di miglioramento concreti del servizio che andranno verificati in un apposito incontro da tenersi entro il 30 giugno 2009. In termini di previsione pensiamo che l'aumento massimo del sistema così pensato possa tradursi in un più 5% ca. In ogni caso, la sua applicazione - cosa importante - è subordinata a una valutazione nell'incontro sopra richiamato, dell'impatto sociale dell'attuale crisi in atto oggetto di monitoraggio al tavolo appositamente istituito in regione.**

**NB. Nel Patto è previsto per il 2009 e per gli anni successivi, che gli EE.LL possano decidere autonomamente di non procedere agli adeguamenti tariffari di cui all'art. 17.**

**P.s. – Nel merito degli obiettivi di miglioramento, abbiamo espresso un giudizio negativo sul criterio che lega l'aumento della tariffa ad un obiettivo di maggiore puntualità (punto c). Recuperare i ritardi del sistema ferroviario è più che mai necessario, ma è paradossale che se l'obiettivo si realizza, ne derivi un aumento del prezzo dei biglietti per gli utenti.**



## **Tempi e fasi di attuazione**

**la riforma si svilupperà nei tempi e nelle fasi di attivazione così riassumibili:**

- a) adozione nei prossimi mesi, da parte della Regione, del testo della Legge di riforma del TPL;**
- b) entro 8 mesi dall'approvazione della Legge di riforma del TPL, costituzione delle Agenzie;**
- c) entro 8 mesi dalla costituzione di ciascuna Agenzia, redazione e approvazione dei relativi Piani di Bacino;**
- d) entro 8 mesi dall'approvazione dei relativi Piani di Bacino, espletamento delle gare per l'affidamento della gestione dei servizi.**

**La riforma sarà, pertanto, indicativamente sarà portata a regime a partire dal gennaio 2011.**



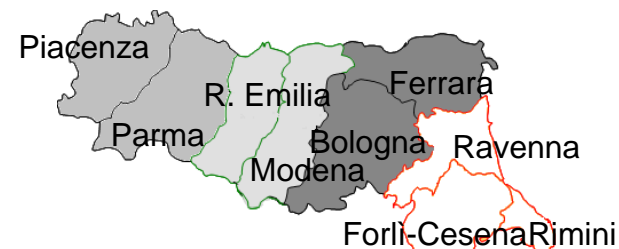
## Assetto dei bacini in Toscana ed Emilia Romagna.

### — I bacini in Toscana —



BACINO	Mln Km *	%
AR+SI+GR	33,2	27%
FI+PT+Prato	49,9	40%
LU+PI+LI+MC	40,5	33%
<b>Totale</b>	<b>123,6</b>	<b>100%</b>

### — I bacini in Emilia Romagna —



BACINO	Mln Km *	%
FE+BO	47,4	41%
PR+PC	22,1	19%
RA+FC+RI	23,7	21%
RE+MO	22,2	19%
<b>Totale</b>	<b>115,4</b>	<b>100%</b>



(\*) Chilometri prodotti di TPL gomma.

## **Disciplina del periodo transitorio**

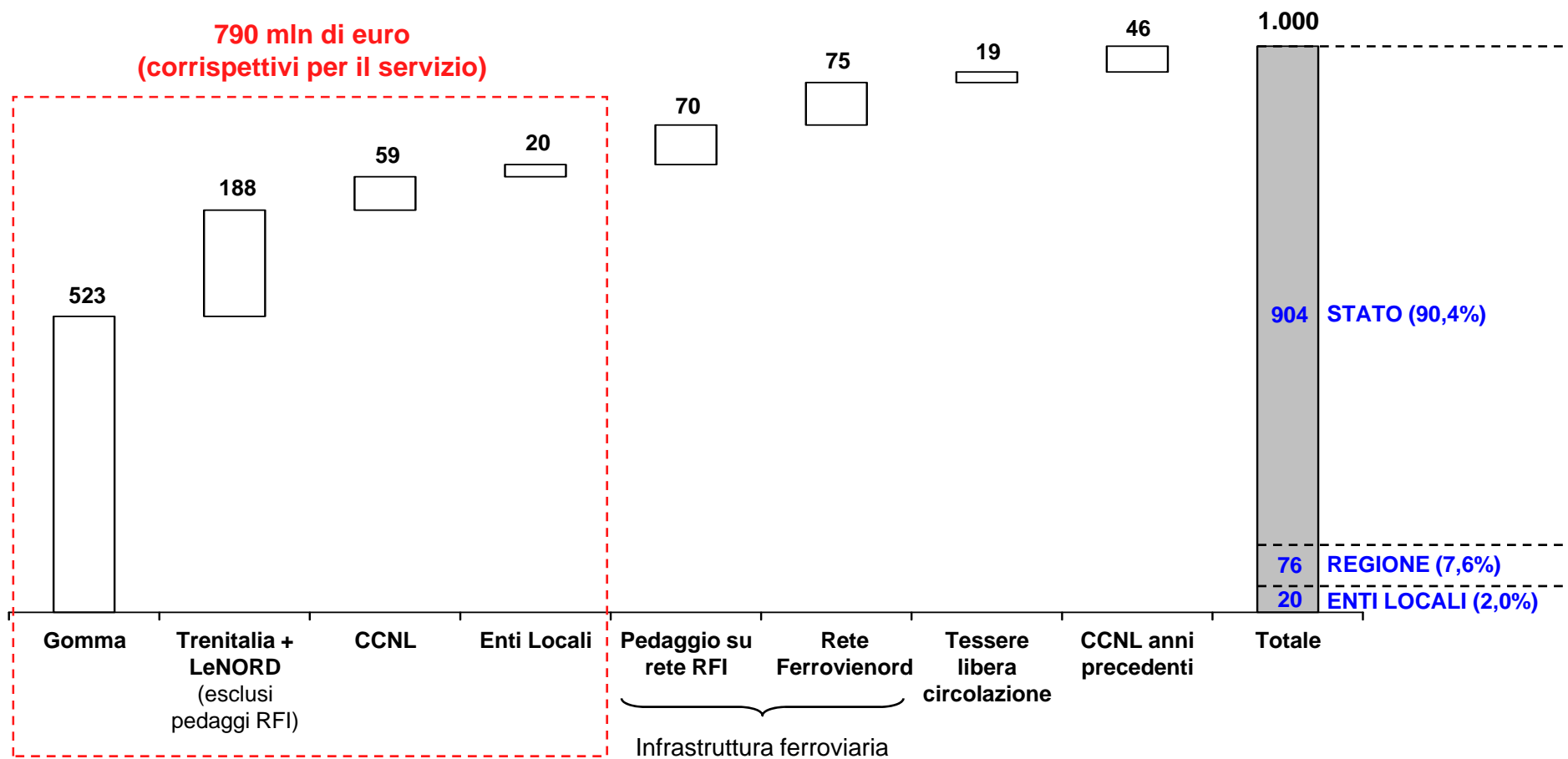
- 1. Durante il periodo transitorio che precede la piena attuazione della riforma, è previsto il mantenimento dei contratti di servizio in essere.**
- 2. La Regione si impegna a presentare apposita proposta di modifica normativa alla L.R. n° 22/1998 che consenta di effettuare affidamenti di durata anche inferiore all'attuale limite di anni 6, fino all'affidamento dei nuovi servizi del Bacino da parte dell'Agenzia.**
- 3. Gli affidamenti che saranno disposti dalle Agenzie dovranno garantire la progressiva inclusione dei servizi oggetto dei contratti di cui ai commi 1 e 2, all'atto della relativa scadenza.**
- 4. Le Agenzie, nel periodo transitorio e sino all'approvazione dei Piani di Bacino, adotteranno come riferimento i piani triennali dei servizi elaborati da Province e Comuni Capoluogo, cui potranno essere apportate varianti finalizzate a garantire l'adeguato coordinamento tra le nuove e le vecchie reti e, soprattutto, l'integrazione modale ferro-gomma.**



## La struttura dei contributi attuali.

### LATO CONTRIBUTI

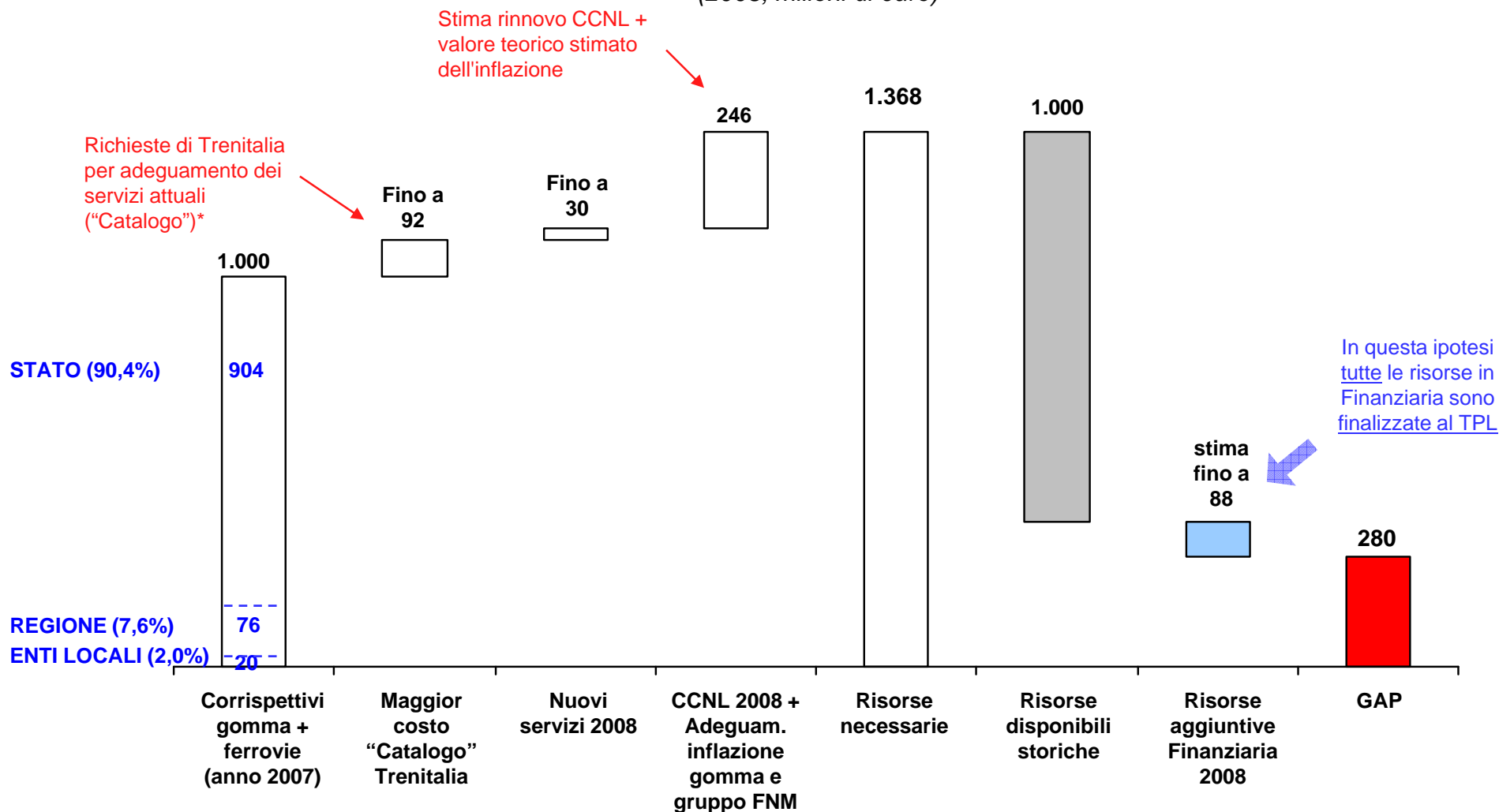
— Le risorse a disposizione —  
(2007; milioni di euro)



## La dinamica delle risorse al 2008, tenendo conto delle richieste delle aziende e dei nuovi servizi.

— **Lo squilibrio delle risorse** —  
(2008; milioni di euro)

**LATO CONTRIBUTI**



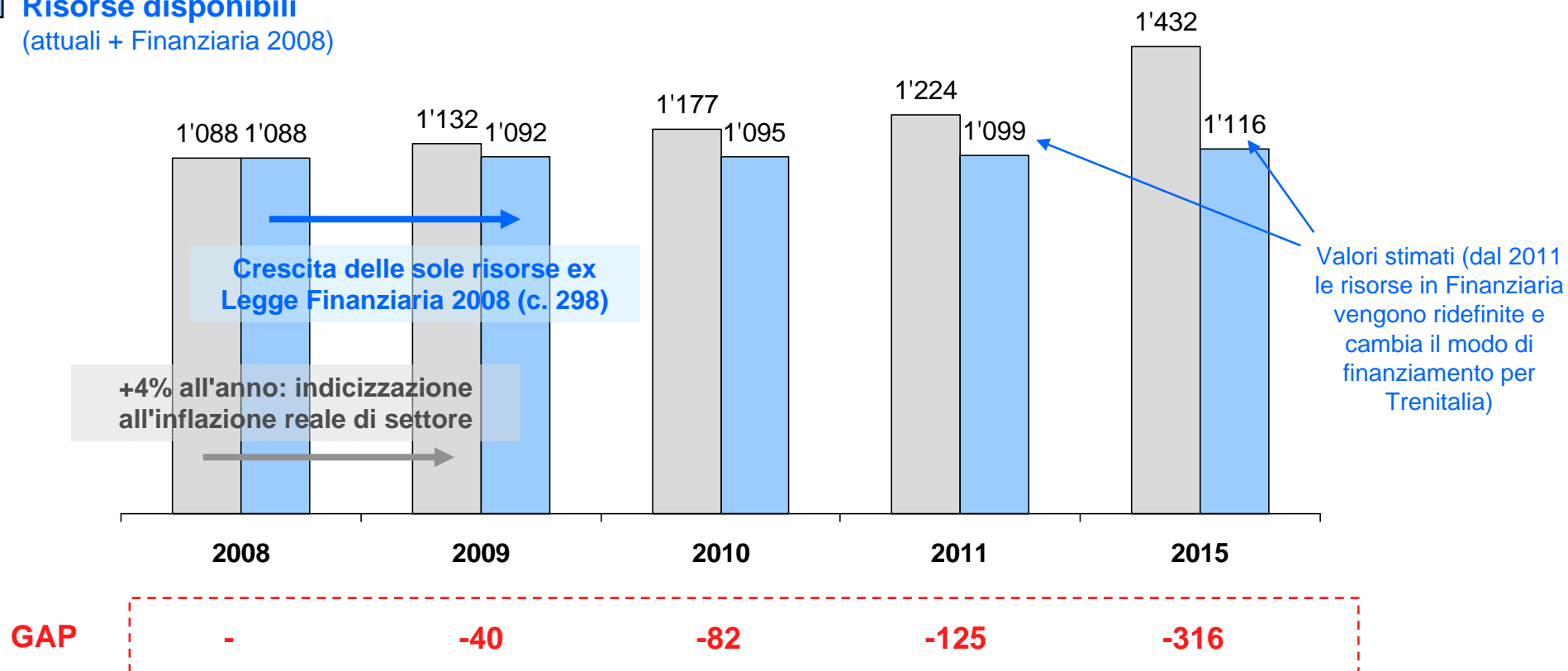
(\*) Le richieste di Trenitalia potrebbero essere inferiori a 92 mln



## Gap in c/esercizio tra fabbisogni ed esigenze - **Risorse adeguate all'inflazione.**

— **Gap da colmare** —  
(2008-2015; milioni di euro)

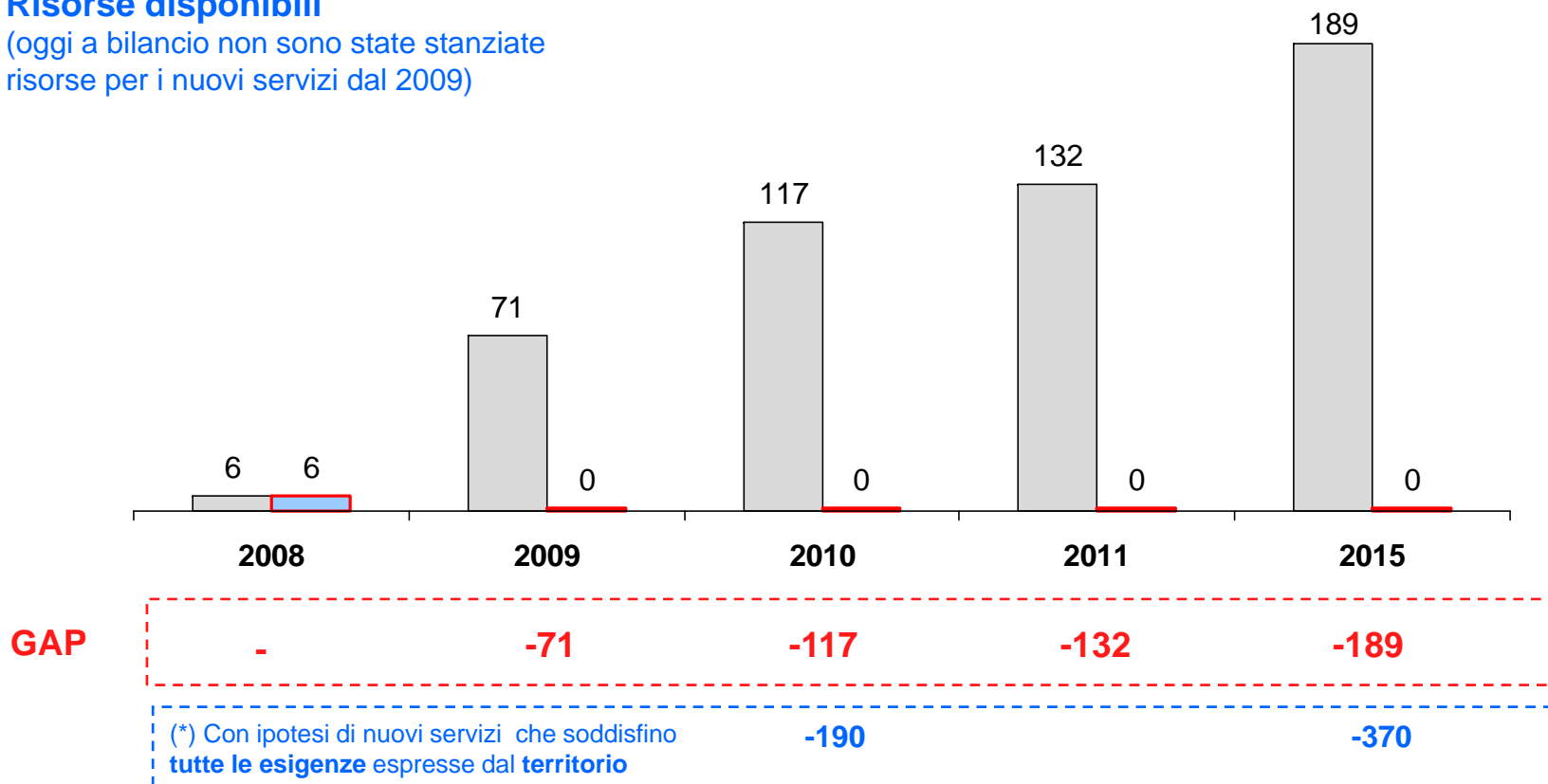
- **Risorse necessarie**  
(attuali, adeguate annualmente all'inflazione)
- **Risorse disponibili**  
(attuali + Finanziaria 2008)



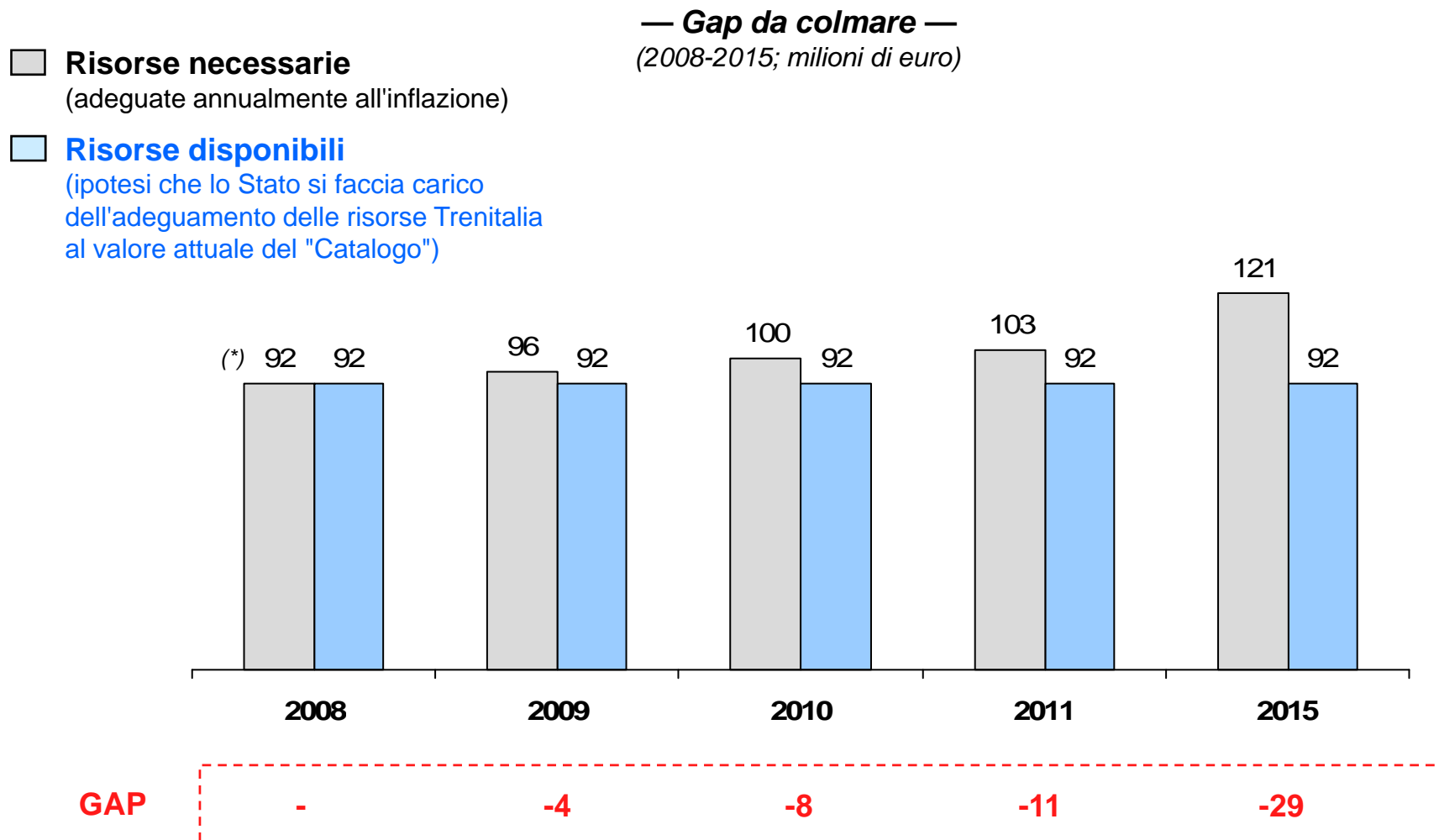
## Gap in c/esercizio tra fabbisogni ed esigenze - **Nuovi servizi.**

— **Gap da colmare** —  
(2008-2015; milioni di euro)

- Risorse necessarie**  
 Ipotesi minima di nuovi servizi relativa alle infrastrutture che si attivano negli anni (\*)
- Risorse disponibili**  
 (oggi a bilancio non sono state stanziare risorse per i nuovi servizi dal 2009)



## Gap in c/esercizio tra fabbisogni ed esigenze - **Catalogo Trenitalia.**



(\*) Le richieste di Trenitalia per adeguamento dei servizi attuali ("Catalogo") potrebbero essere inferiori a 92 mln.

## Dinamica evolutiva del fabbisogno di risorse in c/esercizio.

<i>Fabbisogno risorse</i>	<i>2008 (mln €)</i>	<i>2011 (mln €)</i>	<i>2015 (mln €)</i>	<i>Razionali</i>
<b>Risorse adeguate all'inflazione</b>	<b>1.088</b>	<b>1.224</b>	<b>1.432</b>	Risorse disponibili storiche e risorse aggiuntive Finanziaria 2008 adeguate annualmente all'inflazione di settore.
<b>Nuovi servizi</b>	<b>6</b>	<b>132</b>	<b>189</b>	Risorse necessarie per nuovi servizi (ipotesi minima relativa alle infrastrutture che si attivano negli anni) adeguate annualmente all'inflazione di settore.
<b>Catalogo Trenitalia</b>	<b>92</b>	<b>103</b>	<b>121</b>	Risorse necessarie per soddisfare le richieste di Trenitalia per l'adeguamento dei servizi attuali ("Catalogo") (*).
<b>Totale fabbisogno</b>	<b>1.186</b>	<b>1.459</b>	<b>1.742</b>	Fabbisogno complessivo di risorse al netto dei fabbisogni in c/capitale tenendo conto dello sviluppo dei servizi e dell'inflazione del settore.
<b>GAP</b>	<b>0</b>	<b>-268</b>	<b>-534</b>	Differenza tra risorse disponibili e risorse necessarie, al netto dei <b>fabbisogni in c/capitale stimati tra 150 e 250 mln di euro medi annui</b> e nell'ipotesi in cui il <b>Catalogo Trenitalia venga finanziato dallo Stato.</b>

(\*) Le richieste di Trenitalia potrebbero essere inferiori a 92 mln





