



## **LEGGE DI RIFORMA DEL TPL e 2° INCREMENTO DELLE TARIFFE**

Al Tavolo Regionale del TPL del 31/5/2011 la Regione ha licenziato il testo della proposta di legge di riforma del TPL e la proposta degli obiettivi cui legare il secondo aumento straordinario delle tariffe.

### **LEGGE DI RIFORMA DEL TPL**

Nel merito, sul testo di Legge uscito dal Comitato legislativo della Regione Lombardia abbiamo sollevato tre importanti questioni che abbiamo ufficialmente inviato all'Assessorato e a tutti i componenti del Tavolo TPL:

#### **1) - Art. 43 – Sistema tariffario – comma 1, lettera a**

*“La definizione di livelli tariffari atti a garantire, **in relazione** alle risorse a carico dei bilanci pubblici, l'equilibrio economico finanziario del sistema, ”...*

Nella fase istruttoria avevamo chiesto con un emendamento unitario delle OO.SS. di sostituire “in relazione ” con “unitamente”. L'emendamento non ha trovato accoglimento. Non è una questione formale o secondaria, ma il mantenimento della parola “in relazione” indica la volontà della Regione di fare assumere agli introiti tariffari la responsabilità di garantire l'equilibrio economico del sistema del TPL non solo nel compensare i tagli attuali ma come equilibrio permanente e futuro del sistema. Si scarica implicitamente la responsabilità della pubblica istituzione nella fornitura di adeguati finanziamenti finalizzati al mantenimento e all'implementazione del servizio di TPL.

Con il testo così formulato, potremmo trovarci di fronte a un adeguamento costante e automatico delle tariffe, gravando di ulteriori costi utenti e pendolari fruitori del servizio. Si rende evidente che se così fosse il federalismo fiscale si trasformerebbe in un trasferimento anziché delle competenze del costo delle tariffe a carico dei cittadini.

#### **2) – Art. 22 – Procedure per l'affidamento dei servizi – comma 6, lettera e**

*“prevedere nei bandi di gara e nei contratti di servizio, ai sensi e per gli effetti del r.d. n. 148/1931, delle altre leggi vigenti e del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore, clausole atte a garantire il mantenimento dei livelli occupazionali, il rispetto del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore e le condizioni economiche e normative della contrattazione integrativa.”*

La formulazione, che riprende il riferimento del R.D. 148/1931 come legge riferimento, rende più incerta l'applicazione delle norme che meglio garantiscono i livelli occupazionali e le condizioni economiche e normative derivanti dalla contrattazione. Non a caso la legge del 1931 dichiara che le

tutele si possano realizzare *laddove possibile*, escludendo implicitamente una garanzia certa in caso di passaggio di attività.

Come Cgil e Filt Lombardia abbiamo chiesto di ripristinare la formulazione precedente che per noi era più tutelante non solo del lavoro, ma anche più certa in previsione dell'affidamento dei servizi tramite gara.

### **3) – Art. 22 – Procedure per l'affidamento dei servizi – comma 5**

*“In presenza di particolari esigenze derivanti dalla specificità della densità abitativa, della morfologia del territorio, nonché della domanda di mobilità, è possibile derogare alle previsioni di cui al comma 4, (comma 4: ciascun lotto non dev'essere inferiore a 10 milioni di vetture km annue e ciascun bacino può essere suddiviso al massimo in 3 lotti) purchè i lotti siano definiti in funzione di una dimensione minima efficiente e contendibile, previo parere favorevole della Giunta Regionale”*

Questa formulazione ci suscita delle perplessità perchè con l'introduzione delle deroghe sulle dimensioni dei lotti si può verificare l'indebolimento dei contenuti di qualità previsti nel Patto di riforma mirati a indirizzare le Aziende del TPL su una più grande dimensione favorendo economie di scala.

Altre perplessità sono state sollevate da parte di ASSTRA e ANAV (Associazioni delle Aziende pubbliche e private dell'autotrasporto) anche se non hanno specificato in quali punti, ma che possiamo immaginare, visto che hanno dichiarato di essere presenti solo in veste tecnica.

Naturalmente ci riserviamo di approfondire ulteriormente il testo della legge verificando la sua congruità rispetto al Patto di riforma del 2008 e ci proponiamo di seguire il suo iter legislativo cercando gli spazi opportuni per un suo miglioramento.

## **SECONDO INCREMENTO STRAORDINARIO DELLE TARIFFE**

Per quanto riguarda il secondo incremento straordinario delle tariffe, abbiamo chiesto che lo stesso non venisse applicato e di verificare prima la reale esigenza con gli Enti Locali. Oltretutto sia la Regione che le Aziende non hanno fornito elementi utili per quantificare gli introiti derivanti dal primo aumento straordinario avvenuto il 1° febbraio, e nemmeno le ricadute derivanti dai nuovi titoli integrati. Per contro, qualche Ente Locale, ad esempio la Provincia di Como, ha esplicitamente dichiarato che non c'erano le condizioni per l'applicazione di un ulteriore incremento delle tariffe.

Gli obiettivi e i parametri individuati che sono: per il trasporto su gomma regolarità e puntualità in arrivo, mentre per il trasporto su ferro regolarità, puntualità e ritardo medio per passeggero, non li abbiamo ritenuti esaustivi per valutare una effettiva misurazione del miglioramento della qualità del servizio. Come OO.SS. avevamo chiesto di inserire anche qualità del materiale rotabile e comfort attraverso la customer satisfaction, che verranno presi in considerazione per il 2012 ma non per il 2011. Stessa richiesta è pervenuta da parte dei pendolari e anche la Cisl è intervenuta per chiedere una riduzione dell'impatto.

E' prevista una novità positiva che riguarda l'introduzione di un bonus anche per il trasporto su gomma.

L'Assessore Cattaneo, che ha espresso preoccupazione in quanto i finanziamenti promessi dal Governo non sono ancora stati sbloccati, si è mantenuto irremovibile e ha ufficialmente

dichiarato che il secondo incremento sarà applicato dal 1° Agosto 2011 e sarà di un ulteriore 10%, fatta salva la possibilità da parte degli EE.LL. di adottare il provvedimento.

Per quanto riguarda i provvedimenti assunti nei territori dagli Enti Locali, l'Assessore si è limitato a sottolineare che gli stessi hanno margine di decidere se applicare o meno l'adeguamento tariffario, purchè non vadano a chiedere soldi alla Regione, e anzi, ha criticato la scelta assunta da molti Enti Locali di aver privilegiato il taglio dei servizi rispetto l'efficientamento aziendale.

Nel corso dell'incontro, l'A.D. di Trenord ha elencato gli investimenti più importanti che verranno fatti da qui a fine anno:

- nuovo sistema di bigliettazione, funzionale all'integrazione tariffaria: 25 mln di euro per i prossimi tre anni
- 250 mln di euro per nuovo materiale rotabile e altri saranno messi a disposizione verso fine anno
- da settembre 2011 la tratta Monza-Molteno-Lecco sarà fornita di soli treni nuovi
- dal 2009 a oggi l'offerta è aumentata del 15,4% con 375 nuove corse

Sesto San Giovanni, 6 giugno 2011