

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE LOMBARDO. IL PUNTO DELLA RIFORMA

Dipartimento
Mobilità Territorio Ambiente



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

guardaoltre.it



TRASPORTO PUBBLICO LOCALE LOMBARDO

il Punto della Riforma

La necessità di dotarsi di un sistema di Trasporto pubblico moderno ed efficiente, pena l'implosione di quello attuale, e dare risposta ai notevoli disagi che pendolari e utenti e lavoratori, affrontano ogni giorno per attraversare il territorio regionale ha portato Regione Lombardia, le Società di trasporto, le OO.SS. Sindacali, confederali e di categoria, e le Associazioni Datoriali, le Associazioni di utenti e pendolari a ricercare e condividere il "Patto di Riforma del TPL", sottoscritto l'11 Novembre 2008.

I soggetti firmatari hanno riconosciuto nel Patto sottoscritto che l'attuale servizio offerto è carente e insufficiente sia quantitativamente che qualitativamente a soddisfare le esigenze dei cittadini e dei pendolari. Inoltre hanno preso 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. Hanno convenuto 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".

Ciò premesso, il "Patto" sottoscritto doveva essere recepito da una nuova legge regionale di aggiornamento e di riforma di quella vigente L.r. 22/1998, in tempi utili per l'attuazione delle diverse scadenze in esso previste. L'Assessorato competente e la Giunta Regionale hanno presentato in Consiglio Regionale la proposta di legge in ritardo e solo due giorni prima della conclusione dei lavori di questa legislatura. L'esito è stato che la proposta di legge è stata ritirata dallo stesso Assessore Cattaneo in quanto i tempi necessari per un corretto confronto istituzionale e politico non erano sufficienti, tanto più che l'opposizione aveva presentato 1.300 emendamenti.

Questo brusco arresto del percorso della riforma va addebitato alla Regione che dal nostro punto di vista ne porta la responsabilità e ci impegna a far sì che nella prossima legislatura possa riprendere la sua attuazione e si perfezioni il testo di legge che la recepisce.

Abbiamo tenuto monitorato ogni passaggio di avanzamento adottato dalla Regione in questo ultimo anno: le Linee Guida, Il Testo di Legge, la Modifica al Regolamento Tariffario, la DGR sulle nuove tariffe, con un'azione tutta tesa a rivendicare che ogni atto riportasse fedelmente gli impegni sottoscritti nel Patto, cosa che non sempre è avvenuta.

Nei vari passaggi infatti abbiamo dovuto pretendere che venisse ripresa la clausola sociale, presente nel "Patto" e sparita nel testo di legge proposto, relativa al mantenimento dei livelli occupazionali e delle condizioni economiche derivanti dai vari livelli di contrattazione, per i dipendenti sia del trasporto su ferro che su gomma; abbiamo rivendicato la presenza, nella Conferenza Regionale del TPL, delle OO.SS. di categoria che erano state "dimenticate".

Alcune questioni sono rimaste aperte. Fra queste, quella che prevede la consultazione preventiva in materia di adeguamenti tariffari, prevista all'Art. 17 comma 3 del Patto e quanto previsto all'art. 19 comma 3 dello stesso dove viene individuato, come sede istituzionale di confronto e gestione delle problematiche inerenti il settore, il Tavolo TPL; entrambi questi ambiti di consultazione nel testo di legge non sono più stati ripresi.

Se questo comportamento resta inaccettabile, lo è anche il fatto che la Regione, sempre in materia di tariffe, abbia indicato unilateralmente per il 2010, obiettivi di miglioramento (puntualità,

regolarità, materiale rotabile, pulizia) e ridotto il confronto previsto nel Patto ad una valutazione nell'ambito di una "improvvisata" Commissione tecnica. Il nostro giudizio sul metodo rimane negativo, ma anche gli obiettivi individuati sono criticabili, in quanto sono così modesti da lasciare facilmente prevedere che saranno senz'altro realizzati, senza che intervenga un significativo miglioramento del servizio. In fatto di puntualità, ad esempio, l'obiettivo indicato e già ora prevedibilmente realizzabile, corrisponde all'85% ed è un obiettivo risibile poiché i treni arrivano in orario o sono in ritardo e non puntuali per l'85%!

Non convince neppure il monitoraggio della "customer satisfaction", indagine introdotta su richiesta delle associazioni dei pendolari e dei consumatori, per il fatto che essa resta in capo direttamente alla Regione, senza che la stessa abbia chiarito modalità e incidenza.

Dal canto nostro abbiamo sempre chiesto che gli aumenti tariffari fossero condizionati all'effettivo miglioramento degli obiettivi, da individuarsi attraverso la consultazione, demandata nel periodo prima della riforma, al Tavolo del TPL e, dopo la riforma, nell'ambito di incontri preventivi presso le Agenzie (Conferenze locali del TPL)

Se la Legge di riforma del TPL è rimasta nel cassetto, non tutto è rimasto fermo. La Regione ha infatti proceduto celermente nel modificare il Regolamento regionale, che adotta il nuovo sistema tariffario e ha promulgato la DGR n. 10958 del 30/12/2009 in tema di "Adeguamento tariffario per gli anni 2009 e 2010 nei servizi di TPL regionale e locale": In questo modo la Regione si è garantita la possibilità di procedere, dopo le elezioni, ad aumentare le tariffe.

In assenza della legge di riforma, resta invece ferma la costituzione dei 7 bacini sovra provinciali, ora sono 22, e delle relative Agenzie, e di conseguenza delle Conferenze locali del TPL organi preposti alla discussione e al monitoraggio in ambito locale delle tariffe.

Le Agenzie costituite dalle province e dai comuni capoluogo a cui parteciperà anche la Regione, se e quando la legge sarà approvata, avranno il compito della programmazione, regolazione e controllo del servizio svolto dalle aziende di trasporto. Inoltre le Agenzie dovranno sviluppare i modelli di integrazione tariffaria e modale e procedere all'indizione delle gare per l'affidamento del servizio con funzione di stazione appaltante.

La Regione Lombardia, resterà il principale attore nella programmazione, interverrà negli organismi delle Agenzie, come soggetto istituzionale esclusivo nel trasporto ferroviario, quale committente e importante partner nella gestione del servizio, nonché quale soggetto di controllo del servizio stesso; troppe funzioni che generano contraddizioni e conflitti di interesse, che riducono le reali possibilità di partecipazione dei cittadini organizzati che fruiscono del servizio.

Nel "Patto" si sono inoltre previste, su nostra insistenza, modalità di affidamento del servizio basate sul principio che i lotti siano messi in gara in modo che favoriscano forme reali di concorso; le modalità prevedono, per rendere più grandi ed efficaci le aziende del settore, l'introduzione di incentivi e clausole nei bandi di gara che favoriscano processi di aggregazione degli operatori.

Nel testo di legge presentatoci è rimasta esclusa la norma del Patto che stabiliva in caso di ricorso da parte delle Imprese al sub affidamento che le stesse indicassero la quota massima e le condizioni del subaffidamento in sede di offerta di gara.

Abbiamo seguito il testo della legge di riforma fino in V Commissione Territorio.

La posizione del Presidente della V Commissione Territorio è stata indicativa di quanto riguarda il concetto di partecipazione espresso dalla Regione rispetto gli attori sociali e la relativa azione negoziale. Infatti il Presidente così si è espresso: "Il Testo di Legge è una legge quadro. I successivi atti regolamentari dovranno passare dalla Commissione la quale prevede audizioni e i soggetti portatori d'interesse potranno esprimere un loro parere anche in sede di Conferenza Regionale del TPL".

Per quanto riguarda gli investimenti è rimasto in sospeso l'impegno della Regione per l'acquisto di 700 nuovi bus ecologici in sostituzione dei vecchi veicoli euro 0 e euro 1 ancora circolanti, in alternativa la Regione pensa di ricorrere all'acquisto dei filtri antiparticolato che, ammesso possano contribuire a ridurre l'inquinamento dell'aria, non portano nessun miglioramento nella qualità del servizio.

Rimane fermo il percorso di attuazione dell'integrazione tariffaria sull'intera regione (unico titolo di viaggio per tutti i vettori utilizzabili sia su gomma che su ferro). Il Patto aveva previsto il suo realizzo entro il 2009 nell'area milanese servita sulle linee S ed entro il 2010 in tutta la regione. Ferma anche la discussione sull'istituzione entro il 2010 di un sistema di tariffe differenziate e incentivanti per utenti svantaggiati, ragazzi, studenti, anziani, gruppi familiari, e per fasce orarie di utilizzo, la sperimentare entro il 2010 di nuove forme innovative di bigliettazione e di miglioramento del servizio informativo per l'incentivazione della mobilità e l'utilizzo del TPL.

Tanti altri sono i nodi aperti per rendere efficiente il servizio di TPL, a partire dalla necessità di maggiori investimenti (la Regione Lombardia ha investito del proprio bilancio per il servizio ferroviario pendolare nel 2009 lo 0,54%, per il 2010 lo 0,56%). Altri investimenti dovranno riguardare la intermodalità, gli snodi, nuove linee e nuove stazioni, la definizione della carta dei diritti dei pendolari/utenti, a una efficace informazione.

Inoltre l'avvio dell'alta velocità ha posto al centro il nodo dei servizi Eurocity e Intercity che sono stati fortemente penalizzati recando un grave danno ai pendolari sia perché ha diminuito le fermate e le stazioni periferiche, sia perché ha aumentato il costo dei biglietti. Per risolvere questi problemi occorrono ingenti quantitativi di investimento che le Regioni, da sole, difficilmente potranno realizzare.

La nuova società: TLN Srl

Nel corso del 2009, dopo la firma del Patto e senza alcun preannuncio nel percorso di confronto al tavolo che ha condiviso la riforma, Regione Lombardia affronta il passaggio dell'integrazione delle due Società Trenitalia e Le Nord rinunciando a una procedura di gara per il servizio.

Il 4 agosto 2009 nasce la NewCo denominata TLN (Trenitalia Le Nord) e viene confermata la sottoscrizione del contratto di servizio con la Regione, bloccato da tempo.

I due contratti di servizio, sottoscritti con la regione Lombardia contengono le risorse previste, la produzione espressa in treni/km, gli obiettivi di qualità, puntualità, regolarità, pulizia, informazione agli utenti, gli incrementi di produzione e dei servizi offerti e la loro scansione che la nuova società dovrà rispettare già in questa prima fase.

TLN ha inoltre acquisito la sua licenza ferroviaria, premessa per l'ottenimento delle restanti certificazioni a partire da quella di sicurezza, che nel frattempo risultano restare quelle delle due società.

In data 11.11.2009 è stato siglato l'accordo sulla procedura di affitto dei due rami di azienda fra le tre società Trenitalia, LeNord e TLN e le Organizzazioni Sindacali, Nazionali e Regionali e le R.S.U.

Il progetto vedrà due fasi distinte.

La prima, "sperimentale", della durata di 11 mesi che prevede l'affitto a favore della nuova società dei rami di azienda degli attuali operatori LeNord e Trenitalia.

Verificato il raggiungimento degli obiettivi prefissati, si passerà al conferimento dei due rami di azienda alla nuova società che assumerà la piena titolarità dei contratti di servizio, la cui durata è di sei anni, rinnovabili per altri sei.

La partecipazione alla nuova società di FNM e Trenitalia è paritetica, con quote del 50% ciascuno. Il Consiglio di Amministrazione è composto da 3 componenti espressi da Trenitalia e 3 espressi da

FNM Spa, tra cui il Presidente, espresso da Trenitalia, nella persona di Vincenzo Soprano, e l'Amministratore Delegato, espresso da FNM Spa, nella persona di Giuseppe Biesuz. Verifica sul piano finanziario e patrimoniale entro luglio 2010 e verifica obiettivi raggiunti e conferimento dei rami d'azienda col passaggio del personale alla fine del periodo di affitto di 11 mesi.

Tutta la fase che si apre avrà una serie di passaggi non ancora definiti completamente e condizionati dalla conferma di tutti gli obiettivi identificati nel patto tra imprese e azionisti.

TLN ha confermato che il personale, con la definizione della procedura dell'affitto del ramo di azienda, passerà alle sue dipendenze, pur mantenendo, in continuità di rapporto di lavoro, l'applicazione dei trattamenti economici e normativi complessivamente in essere.

Nel quadro dell'accordo dell'11.11.2009, le parti hanno concordato un modello di relazioni industriali in TLN che avrà come obiettivo prioritario la realizzazione dell'armonizzazione contrattuale, con riferimento al CCNL della Mobilità in discussione a livello nazionale.

La nuova società disporrà di circa 375 milioni annui di risorse per garantire il servizio ferroviario nella regione, grazie a un aumento complessivo delle dotazioni economiche annue, che passano dagli attuali circa 255 a 350 milioni, cui si aggiungono ulteriori 25 milioni di euro l'anno per tre anni, messi a disposizione dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Quanto ai mezzi, TLN disporrà di 1.672 veicoli: 126 locomotori elettrici, 6 locomotori diesel, 226 elettromotrici, 110 automotrici diesel, 35 Taf, 42 Tsr (più 36 in arrivo) e 1.127 carrozze.

Il 10 febbraio 2010 la nuova società TLN ha presentato per grandi linee il piano industriale e le linee guida strategiche aziendali.

In particolare sono stati presentati i seguenti punti:

INVESTIMENTI

Per l'acquisto e il restyling del materiale rotabile che incrementeranno la flotta dagli attuali 330 treni ai 400 previsti entro il 2014 dovrebbe comportare l'abbassamento in 4 anni dell'età media del materiale rotabile.

PRODUZIONE

Con incremento del servizio offerto (treni*km) garantito da quanto già definito nel Contratto di servizio con la Regione Lombardia.

Presentate tre linee di sviluppo del Piano Industriale:

MODELLO COMMERCIALE

Previsto il potenziamento dei canali di comunicazione (annunci audio e video, bacheche, internet, sms).

Aumento dei canali di vendita commerciali e adeguamento tariffario in linea con il raggiungimento degli obiettivi.

MODELLO DI ESERCIZIO

Impegno a prevedere materiale rotabile e personale dedicato sulle varie linee e direttrici ferroviarie anche rispetto alle caratteristiche del treno (Treni S, Treni Regionali Veloci).

MODELLO DELLE MANUTENZIONI

Ribadita la centralità delle cinque officine di manutenzione ferroviaria: Novate, Iseo, Lecco, Cremona e Milano Fiorenza, implementando la specializzazione delle attività

Nei prossimi appuntamenti, le parti hanno convenuto di avviare trattative specifiche sulle differenti e assai complesse aree tematiche, avvalendosi di delegazioni tecniche che consentiranno di entrare nel merito dell'organizzazione del lavoro con l'obiettivo finale dell'armonizzazione dei contratti delle due società.

La partita resta complessivamente complessa anche per la sua importanza in materia di vivibilità della regione e della sua sostenibilità sociale e ambientale e chiederà molto impegno e iniziativa alla nostra confederazione e alla categoria.

Marzo 2010
di Annalisa Radice

Dipartimento Mobilità Territorio e Ambiente