



Seminario
TPL lombardo tra Patto, Riforma e Manovra Finanziaria
Milano, 20 Ottobre 2010

Traccia intervento di Nino Cortorillo al Seminario sul TPL in Lombardia Milano - 20 ottobre 2010

Nel 1981 Lucio De Carlini, Segretario Generale della FILT, sosteneva come temi fondamentali nel momento fondativo della FILT: *"RISANAMENTO IMPRESA – PROGRAMMAZIONE PRODUTTIVITA' – COSTI STANDARD"*.

Come dire CHE i temi sono antichi e la nostra organizzazione nasce su questi argomenti.

1°_Nodo "Le origini culturali/economiche"

- ? **Perché** l'Italia ritiene di risanare i propri conti riducendo il trasporto pubblico locale e la mobilità collettiva?
- ? **Perché** questo avviene in Italia e non negli altri Paesi e va contro gli orientamenti sulla mobilità decisi dall'Unione Europea?
- ? **Perché** si tagliano le risorse della seconda voce dei bilanci regionali, mentre si declama l'esito positivo del federalismo?
- ? Qui sta la separazione e il superamento tra la riforma degli anni '97, non completamente realizzata, non strutturale, disomogenea nelle regioni.
- ? Qui sta anche una idea residuale del servizio pubblico visto come servizio sociale non indispensabile o comunque sostituibile da quello privato.

Agisce con un effetto recessivo perché:

- ? mette in crisi l'intero sistema dei servizi e le attività industriali collegate (infrastrutture, investimenti, mezzi di trasporto, treni, bus, ecc.).
- ? Genera una crisi delle imprese e genera per conseguenza disoccupazione senza gestirne le conseguenze.
- ? Determina un impatto negativo sull'economia e sulla mobilità delle persone.
- ? Colpisce in modo indistinto chi ha riformato ed efficientato il sistema della mobilità pubblica e chi no.
- ? Tutto questo si può riassumere nella logica di Tremonti. Risolvere i problemi ad alcuni, spostarne altri a chi non sa come affrontarli. Si passa così per "risanatore" dei conti pubblici, ma si agisce con irresponsabilità.
- ? Non siamo tra coloro che nascondono i problemi drammatici che vive il Paese.

- ? Siamo stretti fra crisi e debito. Ma gli "ottimisti" non siamo noi, accusati spesso di essere catastrofisti. Ma se si sceglie di fare questi tagli e non altri il problema diventa questo.
- ? La manovra è stata giudicata positiva o inevitabile da molti. Anche da altri sindacati ma non dalla CGIL.

2°_Nodo - "Cosa accade"?

- ? Un taglio di risorse, ancora non quantificato, non è solo un taglio di risorse. Si mette radicalmente in moto un processo che è di trasformazione del settore ad ogni livello della sua filiera politica/industriale/servizi. In particolare:
- ? dalla programmazione, alle regole, agli assetti societari, alle logiche industriali, al servizio, alla qualità e stabilità del lavoro.

E' bene essere chiari:

- ? se il taglio di risorse sarà drastico >20% e strutturale, non si ridurrà il solo servizio, ma cambierà tutto il sistema della mobilità.
- ? Avrebbe avuto senso un indirizzo strategico che legasse Riforma applicata, risorse, efficienza e regole di mercato.
- ? La crisi voluta Governo non determinerà per costrizione una opportunità, ma insostenibilità.

Quali investimenti, quale programmazione, quali regole di mercato, come gestire le gare, quali clausole sociali, quali livelli di servizio avremo nel prossimo futuro?

- ? Si apre una fase di transizione dagli esiti incerti in cui tutti i soggetti come in un effetto domino scaricheranno, inutilmente, le conseguenze delle decisioni: dal Governo alle Regioni e via, via a >Province >Comuni >Imprese >Cittadini >Lavoratori.
- ? Naturalmente lo spettro del quanto e del dove si taglierà, determinerà il come.
- ? Non esistono, allo stato, alchimie o algoritmi che possano simulare cosa accadrà. Di conseguenza non si possono predefinire i comportamenti, di tutti gli attori in campo. Così come anche le ipotesi di equilibrio tra minor servizio, aumento tariffe, riduzione di personale restano ipotesi di studio prive di precedenti.
- ? Tutto questo avrà come conseguenza la messa in mora, parziale o sostanziale, per un periodo non individuabile, dell'assetto legislativo della 422/97. La Legge Regionale 22, il "Patto per il TPL" al suo tramutarsi in legge Regionale.
- ? Insisto, far venir meno le risorse in tale dimensione non agisce solo sulla quantità del servizio, ma sulla qualità e sulle caratteristiche, creando una instabilità difficilmente governabile sia dai soggetti istituzionali che dalle imprese.

3°_ Nodo "Le Gare"

- ? Noi confermiamo la scelta delle gare come modello di riferimento per l'assegnazione dei servizi. Chiediamo però se in questo quadro, (senza certezze delle risorse) quali servizi si possono gestire e come possiamo garantire gare serie con servizi realmente "contenibili".
- ? Le gare devono comunque contare su: Regole uniformi; Programmatore/Regolatore; Gestore del servizio Pubblico/Privato

4°_ Nodo "Le Scelte"

- ? A quasi 60 giorni dal 1° gennaio 2011 non si sa con certezza l'entità del taglio e quindi le scelte da assumere.
- ? La domanda è: esistono scelte sostenibili per un sindacato che rappresenta e tutela lavoratori dei trasporti, degli altri settori e i cittadini?
- ? Meglio: esistono scelte sostenibili, se e per chi sono sostenibili (a parte il Governo e Tremonti)?
- ? In Regione Lombardia per arrivare al "**Patto**" si è composto un difficile, ma positivo equilibrio con maggiori risorse. Tempo necessario quasi 18 mesi. Chi con questi tagli può ipotizzare di creare un consenso in poche settimane? Se non si ha come unica prospettiva un "Lodo Cattaneo" ci si può orientare su scelte ancora di indirizzo.
- ? Il tutto non avendo idea di quanto si taglierà, di quale ripartizione tra ferro e gomma e, a sua volta tra urbano ed extraurbano. Due domande si pongono:
 - 1 - spetta alla collettività, istituzioni, imprese, cittadini attraverso la fiscalità generale, integrare una quota delle risorse mancanti?
 - 2 - Oppure tutto il peso dei tagli deve essere affrontato dal Trasporto Pubblico Locale?

Da qui le scelte possibili.

- ? Ritengo che il tema della mobilità non attenga solo a chi usa i trasporti, ma alla collettività ed alle istituzioni e quindi, al Governo ed alle istituzioni che lo rappresentano.
- ? Si tratta quindi di scelte politiche generali, non del settore. Lo dico mentre assisto invece alla sparizione della politica, (compresa l'opposizione) da questo dibattito/scelte.
- ? Indirizzi che non diano l'ineluttabilità dei tagli né, come unica soluzione, la compartecipazione ai tagli. Il primo obiettivo è la riduzione dell'impatto negativo della manovra prevista dal Governo nazionale.

Si tratta poi di definire:

- ? Qual'è il livello/rapporto tra contribuzione pubblico/Tariffe individuato come equilibrio ottimale? Del 65%? In quanto tempo?

- ? Fiscalità generale diretta o indiretta (accisa, pedaggi, parking etc.) Quindi anche attraverso la penalizzazione, pur ridotta, del mezzo privato.
- ? Riscrittura del "Patto del TPL" sulla base di risorse certe.
- ? Livello di integrazione su 4 piani, proposta:
 - ? Bacino Provinciale + Area Urbana Milano
 - ? Bacino Provinciale Ferro + Area Urbana Milano

Sapendo che l'integrazione Provincia + Ferro o Provincia + Area di Milano vale il 95% del trasporto.

Far diventare queste analisi, nella loro semplificazione, oggetto quotidiano di informazione e conoscenza, in particolare fra chi noi rappresentiamo.

Portare altri soggetti, oggi assenti, distratti o peggio, a prendere coscienza della gravità di quanto potrà avvenire.

Perché per noi, Federazione dei Trasporti-CGIL, la tutela del lavoro, a maggior ragione di un servizio pubblico, non può avvenire solo dentro le mura dell'impresa, ma nei processi esterni che si determinano.

E qui - se posso - stanno le differenze profonde tra noi, sindacato confederale, e i sindacati autonomi o aziendali.

Si tratta di essere netti e chiari nelle opinioni e prepararsi agli scenari futuri.

Milano, 20 ottobre '10