

CGIL



LOMBARDIA

CGIL. Sempre dalla tua parte.

Nota di sintesi sui contenuti del patto per la riforma del Trasporto Pubblico Locale in Lombardia

Cosa prevede il testo firmato l'11 novembre 2008

Il testo contiene una premessa, è suddiviso in due sezioni e 5 allegati

Nella **premesse** 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.

La **prima sezione** definisce le risorse statali e regionali destinate al TPL

In particolare:

- Il contributo aggiuntivo (**art.1**) dello stato per il 2008 di 88 milioni di euro (quota complessiva dei corrispettivi statali per il 2008 pari a 992 milioni di euro).
- Gli 88 milioni di euro la regione li destina alle aziende del settore gomma per chiudere i contenziosi aperti e le azioni legali avviate dalle aziende (**art.2**) per i periodi pregressi fino al 2007.
- Alle aziende del settore gomma la regione riconosce (**art. 4**), a partire dal 2008, 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 (**art. 8**) 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.

- Infine (**art. 6**) la regione eroga per il piano di ammodernamento del materiale rotabile le seguenti risorse:
 - 118 milioni di euro di cui 103 di risorse dello stato 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),
 - si conferma il programma già in atto di acquisto di nuovi treni per un valore di 778 milioni di euro provenienti in gran parte da trasferimenti di risorse statali.

La **seconda sezione** è dedicata alla riforma del TPL

In particolare:

- Il patto si pone quali obiettivi della riforma (**art. 9**):
 - 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.
- Le linee guida della riforma (**art.11**) prevedono: l'articolazione territoriale in 7 bacini di dimensione sovraprovinciali (**art. 13**) (attualmente i bacini sono 22 di cui 11 provinciali + gli 11 bacini dei comuni capoluogo) che saranno gestite da una agenzia a totale controllo pubblico (**art. 14**).
Le agenzie costituite dalle province e dai comuni capoluogo a cui parteciperà anche la regione, avranno il compito di programmazione, regolazione e controllo del servizio svolto dalle aziende. 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. E previsto che su temi come i contenuti dei contratti di servizio, sulla programmazione dei servizi e sulle tariffe vi sia una preventiva consultazione con gli utenti e le organizzazioni sindacali territoriali.
- Si sono inoltre previste, su nostra insistenza, modalità di affidamento del servizio (**art. 15**) 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.
Il patto riconosce, a partire dai bandi di gara, la clausola sociale che impegna le aziende che subentreranno alla gestione del servizio, al mantenimento dei livelli occupazionali, all'applicazione del CCNL e degli integrativi aziendali.

- Un articolato capitolo (**art. 16**) è dedicato ai contenuti che devono avere i “contratti di servizio”, al fine di garantire agli utenti un servizio adeguato e di qualità
- 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.

- Infine si prevede (**art. 19**) che la regione adotti una nuova legge per il TPL che riformi la L.R. 22/1998. La nuova legge dovrà prevedere il raggiungimento degli obiettivi posti dal patto (riorganizzazione dei bacini, costituzione delle agenzie, espletamento delle gare e riorganizzazione del servizio), a partire dal 1 gennaio 2011.