



## **NOTA su TAVOLO TPL dell'8 Novembre 2010**

### **Tagli al TPL e Manovra finanziaria 2011 – Le proposte della Regione Lombardia**

Il tavolo TPL del 5 novembre si è svolto ancora dentro un quadro non definito delle possibili ricadute dei tagli operati dalla manovra sul trasporto pubblico in Lombardia.

Malgrado ciò l'Assessore Cattaneo ha voluto convocarlo in vista dell'approvazione, da parte della Giunta Regionale, della proposta del bilancio di previsione 2011 che dovrà tenere conto della riduzione dei trasferimenti.

L'iter legislativo prevede poi il passaggio dalle varie Commissioni al Consiglio Regionale, e l'approvazione definitiva entro fine anno; potrà quindi essere ancora modificato in attesa del decreto mille proroghe.

Prima di passare al tema centrale dei tagli al TPL la Regione ha dato una serie di comunicazioni relative a:

- 1) Nell'ambito del percorso "Bando filtri"
  - a. La sospensione fino al 15 novembre 2010 del fermo di circolazione per gli autobus omologati alimentati a gasolio che siano stati ammessi al contributo per l'acquisto e l'installazione di dispositivi antiparticolato, e sospensione del fermo di circolazione fino al 28 febbraio 2011, sempre per gli stessi autobus che sono in grado di esibire la copia del contratto di fornitura del dispositivo antiparticolato sottoscritto entro il 15 novembre 2010, come da delibera n. 9/732 del 3 novembre 2010.
- 2) La Regione deciderà con un decreto il "Piano riparto fondi per rinnovo autobus" per una spesa di circa 23 mln di euro.
- 3) CRT – Valorizzazione tariffaria
  - a. Adeguamento in favore delle Aziende del TPL gomma, da agosto a dicembre 2010, (si passerebbe da 214,58 a 218,79 euro relativamente alle tessere CRT di agevolazione tariffaria.

Per quanto riguarda i tagli al TPL, la sollecitazione dell'Assessore Cattaneo agli EE.LL. di fornire una proposta di razionalizzazione del servizio non ha dato un esito risolutivo. Le province di Mantova e Pavia hanno giustamente ed esplicitamente rifiutato una decisione che avrebbe tolto ai cittadini, innanzitutto studenti e lavoratori, quei servizi necessari alla loro mobilità in una realtà che la razionalizzazione degli anni passati ha già messo in seria difficoltà. Inoltre hanno denunciato che le aziende stanno suggerendo una riduzione dei servizi secondo una logica non di utilità ma di remuneratività, che non tiene conto dei bisogni di mobilità dei cittadini. Hanno perciò sollecitato la Regione a formulare una proposta. La provincia di Monza e Brianza ha protestato contro il forte

aumento tariffario che si aggiunge a quello del 16% dovuto alla scadenza della calmierizzazione delle tariffe voluta dalla precedente Giunta provinciale di Penati.

Le varie proposte arrivate al tavolo TPL su velocità commerciale, governance, gestione delle reti ecc., anche se sono state apprezzate, non hanno distolto l'Assessore dal perseguire le linee indicate a luglio. Tantomeno è stata raccolta la sollecitazione della Cgil, della Filt, dei pendolari e delle Associazioni datoriali a recuperare risorse in altri ambiti, a partire dall'incremento, in via eccezionale, dell'accisa sulla benzina, che permetterebbe comunque di rispettare i vincoli posti dal patto di stabilità.

Siamo fortemente contrari a un'impostazione, quella dell'Assessore, secondo la quale il finanziamento del TPL deve avvenire esclusivamente all'interno del settore, il servizio deve essere erogato sulla base delle risorse e non già del bisogno di mobilità che i cittadini esprimono e deve sempre meno far riferimento ai finanziamenti pubblici e sempre più ad entrate da traffico.

Qui verificiamo la volontà politica di non sostenere affatto il trasporto pubblico, al contrario di quello che avviene negli altri paesi europei dove sul TPL si investe molto anche in funzione del rilancio dell'economia, dell'occupazione e della tutela ambientale.

Si parla infatti del costo più elevato dei biglietti di viaggio, ma si tace sull'infinita gamma di agevolazioni e di promozioni per l'uso del TPL e sulle differenze salariali che non consentono alcun paragone tra la Lombardia, l'Italia e gli altri paesi europei. L'aumento delle tariffe non porterà a nessun miglioramento del servizio per i pendolari, mentre la qualità resterà al di sotto di quella del resto d'Europa. Alla fine l'Assessore si è assunto la responsabilità di fare la seguente proposta:

#### Finanziamenti al TPL da Bilancio preventivo Regione Lombardia

anno	2009	2010	2011
mln di euro	1077	1044	1056

Il bilancio di previsione 2011 conterrà una proposta di finanziamento sul TPL per 809 mln di euro. Quindi taglio sul TPL di 247 mln pari al 23% sul totale risorse 2011

#### Proposta della Regione nella suddivisione dei tagli su tre leve

Leve		Recupero in mln di euro
Efficientamento Aziendale	meno 3% sul totale dei costi di produzione (SFR + TPL gomma) oggi pari a 1700 mln che si traducono in - 3% sui corrispettivi nei contratti di servizio	51 mln
Razionalizzazione sui servizi	meno 12% del totale di trasferimento al TPL gomma pari a 649 mln nel 2011, tenendo conto della differenziazione tra urbani e extraurbani in considerazione dei diversi effetti tariffari	98 mln
	meno 5% del totale dei trasferimenti al SFR pari a 407 mln nel 2011	
Adeguamento Tariffe	più 25% sulle tariffe SFR e TPL gomma considerando un'elasticità coerente con i parametri internazionali di riduzione della domanda pari al 7,5%	98 mln

L'Assessore si è poi assunto l'impegno politico, dallo stesso ritenuto realistico, di arrivare a un taglio di risorse pari a 200mln di euro, forse anche a 150 mln di euro in seguito al confronto col Governo.

Nel caso di un impatto "ridotto" a 200 mln di euro di tagli la situazione si dovrebbe attestare sui seguenti provvedimenti:

Efficientamento aziendale	rimarrebbe così come proposto
Razionalizzazione servizi	nessun taglio sul ferro limitare al 7% anziché del 12% i tagli sulla gomma
Adeguamento tariffario	rimarrebbe così come proposto

Negli scenari meno pesanti sui tagli, le scelte sarebbero quelle di non tagliare nulla sui servizi, di mantenere la leva sull'efficientamento aziendale e sull'adeguamento delle tariffe oppure, in uno scenario ottimista, rimarrebbe solo la leva dell'adeguamento tariffario.

### TARIFFE

La Regione propone politiche di sostegno:

- 1) – agevolazione per le famiglie ( pagherebbero il biglietto solo gli adulti)
- 2) – biglietto unico e integrazione tariffaria con Delibera di Giunta a tutto il territorio lombardo su ambito regionale e/o provinciale
- 3) – introduzione di abbonamenti integrati ferro-gomma.

Infine gli aumenti delle tariffe potrebbero essere così ripartiti:

TPL gomma	27% urbano	+ 30% su corsa semplice + 24% su abbonamenti
	19% extraurbano	+ 25% su corsa semplice + 16% su abbonamenti
Ferro		+ 20% su abbonamenti + 30% su corse semplici

Il nostro giudizio rimane lo stesso: malgrado le alchimie di bilancio, non cambia la direzione della manovra e la sua insostenibilità. Anche in un'ipotesi ottimistica, un taglio ai servizi del 7% comporterà licenziamenti per circa 700-1000 lavoratori. Inoltre verrà meno il servizio pubblico di trasporto e saranno penalizzate le persone che non avranno l'alternativa dell'automobile, tra questi tanti studenti e immigrati.

Abbiamo l'impressione che non sia ben chiaro cosa significhi far pagare al TPL una parte di risanamento di questo paese. Se i tagli verranno confermati, il rischio è l'implosione del servizio pubblico. Troviamo paradossale discutere di una situazione che non ha una previsione certa, mentre siamo chiamati ad operare in modo certo. Contrariamente a quanto si sta facendo con il ridimensionamento del servizio, per recuperare risorse si dovrebbe andare nella direzione opposta: allargarne il perimetro, aggregare le aziende, ridurre i costi fissi, incrementare i prodotti, agevolare l'uso del TPL. Soprattutto occorrerebbe avere la volontà di assumere decisioni politico-istituzionali che diano seguito alla riforma del TPL che, con il Patto del novembre 2008, avrebbe già dovuto trovare attuazione in molte delle sue parti, assicurando così risposte ai bisogni di sostenibilità.