



Seminario

***TPL lombardo tra Patto, Riforma e Manovra Finanziaria***

Milano, 20 Ottobre 2010

Intervento conclusivo di Oriella Savoldi

La discussione avvenuta qui stamattina, - per la quale ringraziamo i nostri ospiti, per la disponibilità a portarci il loro punto di vista, importante seppure non sempre condivisibile, prezioso per capire cosa sta succedendo e come affrontarlo, - conferma la nostra convinzione che i tagli al servizio del trasporto pubblico, ancorché mitigati, insieme all'aumento delle tariffe, non sono leve obbligate per far fronte ai tagli imposti dal Governo con la manovra finanziaria.

La scarsa consapevolezza, che ancora persiste, sulle conseguenze dei tagli ai trasporti e degli aumenti tariffari nell'attuale fase di crisi, rischia di intrappolarci dentro soluzioni, che possono reggere su un piano contabile e teorico, ma impediscono di configurare le reali conseguenze sul sistema di trasporto pubblico, che, invece, si presentano drammatiche e insostenibili, *a rischio di farlo implodere*, come ha sottolineato Nino Cortorillo nel suo intervento.

In realtà, la discussione sulla portata e sulle conseguenze della manovra è solo all'inizio e occorre continuare ed approfondire la discussione.

A noi è capitato di vivere, in questo tempo, la coincidenza di due crisi: quella ambientale e quella finanziaria-economica.

Non parlo di due binari, parlo di coincidenza poiché l'una condiziona l'altra e viceversa.

In questa sede non voglio richiamare cause e responsabilità, ma osservo che di entrambe queste crisi, in precedenza, ci arrivavano segnali che soltanto oggi, si lasciano vedere; come se a noi fosse toccato il tempo in cui *tutte le verità vengono a galla*. Il tempo di poter vedere, un guadagno di lucidità non di poco conto, molto impegnativo, poiché, seppur nelle difficoltà, si apre la possibilità di cogliere nuove necessità e opportunità, tutte da sviluppare.

Di entrambe le crisi, per molti aspetti, è stato riconosciuto il carattere inedito.

Essendone convinta, rilevo che davanti ad aspetti inediti, occorrono risposte inedite, ovvero risposte che nessuno, nessuna ha già.

La risposta risolutiva, capace di toglierci magicamente dalle difficoltà portate dalla crisi, non esiste, non è data per noi, né per i diversi soggetti, sociali, politici e istituzionali, di questa Regione né del Paese.

A maggior ragione, le soluzioni vanno cercate con la consapevolezza che davanti ad aspetti inediti, nessun ambito può vantare di saperne più di altri; piuttosto occorre provarci, ascoltando per primi i saperi che vengono dall'esperienza diretta dei diversi ambiti e settori, e favorendo il più ampio confronto, come abbiamo tentato di fare stamattina.

"Il punto è cruciale...", come ci ricordava il Dott. Marco Piuri; come lui siamo convinti del rischio che un mondo, quale quello del trasporto pubblico, fatto di saperi, di esperienze, quelle fin qui sviluppate, possa essere distrutto.

Proponendo tagli recessivi e ingiusti, Governo e Regione, vanno, quanto consapevolmente non si capisce, in questa direzione.

Insistono nell'ignorare il carattere strategico del Sistema del trasporto pubblico, a non sentire la necessità di investire in questo settore per un suo miglioramento, per quella "modernizzazione" che si proponevano i sottoscrittori del Patto di Riforma nel 2008 in Lombardia, e continuano a non vedere che questo investimento, nella situazione di difficoltà attuale, potrebbe rappresentare una azione anticrisi capace di promuovere recupero e crescita produttiva ed economica.

A questo proposito, con le slides presentate in apertura da Annalisa Radice, abbiamo rilevato che i Paesi vicini al nostro, nell'attuale fase non hanno disinvestito sul Trasporto Pubblico Locale, anzi continuano a investire risorse pubbliche più di quanto fatto dal nostro finora; sappiamo, inoltre, di alcuni Paesi che nell'attuale fase di crisi hanno destinato al Trasporto pubblico nuove risorse, considerandolo un settore strategico per l'intera loro economia.

Una delle vie indicate dall'Assessore Cattaneo, e oggetto della discussione odierna, è quella dell'efficientamento e della riorganizzazione.

Premesso che efficientamenti e riorganizzazioni sono già avvenuti e sono stati affrontati pur nelle loro difficoltà, e potranno avvenire ogni qualvolta in futuro se ne presenti la necessità, l'indicazione di ricorrervi ora, per far fronte ai tagli della manovra finanziaria, è insostenibile e rischia di produrre danni irrecuperabili.

Se si conosce il settore non si può che condividere l'ottica da cui muove la Comunicazione della Commissione Europea, richiamata dall'arch. Daniele Cassanmagnago nell'analisi che ci ha proposto, secondo cui gli interventi nel settore, per la complessità della situazione e i bisogni di mobilità sostenibile delle persone e delle merci, devono basarsi su una visione a lungo termine.

Gli interventi strutturali richiedono infatti, tempi lunghi di attuazione e comportano una programmazione elaborata con ampio anticipo.

Vorrei ricordare al Presidente Gianni Scarfone, che la valutazione di sopportabilità dei tagli, quelli mitigati cui faceva riferimento nel suo intervento, rientra in quest'ottica.

Intervenire sul settore trasporti nella situazione che già si prefigurava nel 2008, avrebbe chiesto alla Regione di dare corso alla Riforma del TPL.

Già allora erano avvertiti i primi segnali della crisi; investire e realizzare gli interventi previsti nel Patto, avrebbe rappresentato un'azione di contrasto alla crisi, per il settore e per gli altri strettamente collegati, per l'occupazione e per l'intera economia.

Abbiamo lavorato mesi, analizzato altri sistemi di trasporto in un periodo che consideriamo recente.

Abbiamo contribuito come sindacato, consapevoli che non si trattava di sacrificare il nostro sistema per sostituirlo con quello di altri Paesi.

Abbiamo fatto la nostra parte, quella che compete ad un sindacato, dentro un "movimento" teso a migliorare e modernizzare – si diceva europeizzare – l'attuale sistema dei servizi di trasporto, risolvendo le troppe sofferenze di pendolari, utenti e lavoratori.

Abbiamo sottoscritto il Patto senza nascondere che non tutto quanto ci convinceva.

Era tuttavia necessario partire dal sistema che avevamo e dalla importante condivisione sulla direzione della Riforma.

A questo proposito, spunti di riflessione importanti si possono cogliere nell'intervento che ci ha proposto la D.ssa Luisa Velardi per Trenitalia.

In materia di tariffe occorre essere chiari: non siamo contrari ad una seria politica tariffaria.

Siamo contrari ad un aumento di tariffe come scelta automatica di compensazione dei tagli imposti dalla manovra.

Sono ingiusti, ci si illude della loro capacità automatica di contenere tagli di servizi, e disincentivano l'uso del servizio pubblico.

A questo proposito condividiamo la preoccupazione dell'Ing. Giorgio Dahò, delle Associazioni Pendolari, quando ricorda come tariffe elevate possano determinare un restringimento della domanda a scapito dell'offerta.

Ci ricorda che alle minori risorse imposte dalla manovra governativa può aggiungersi caduta di entrate determinate da un calo di domanda.

Tanto più se consideriamo che la maggior parte dell'utenza del trasporto pubblico proviene dall'area sociale i cui redditi sono già stati colpiti dalla crisi.

Nel Patto di Riforma, non per caso la Cgil aveva preteso che gli aumenti tariffari fossero condizionati al miglioramento del servizio sulla base di obiettivi da individuare.

Quella clausola, da noi proposta come leva per trascinare un reale miglioramento del TPL lombardo, pur sottoscritta, non ha trovato nella Regione, ma non solo in essa, un vero convincimento.

La Regione non ha favorito una larga condivisione degli obiettivi e per di più non ha voluto sottoporre misure e risultati a un reale controllo.

Non ha voluto considerare un periodo di sperimentazione, né offrire indicazioni agli Enti Locali sui dati da raccogliere, pregiudicandone omogeneità e possibilità di paragone. Per non parlare del "conflitto di interessi" che si può intravedere nell'affidamento, dietro compenso, da parte della Regione delle operazioni di verifica e controllo, ad una agenzia di sua scelta.

Il Regolamento che condiziona gli aumenti tariffari al miglioramento dei servizi è tutt'ora in vigore; occorre spingere per una definizione condivisa degli obiettivi, come motore di sviluppo della Riforma e dell'intero sistema, per il suo valore strategico.

Parliamo dunque di Riforma, parliamone ostinatamente.

Nino Cortorillo, proponeva la ricerca di un nuovo Patto. Discutiamone. Occorre discutere, per dislocarci fuori da soluzioni non obbligate, che, se imposte, possono far implodere il trasporto pubblico locale, consegnandoci ulteriori sofferenze occupazionali, sociali ed economiche.

Pensavamo, dopo la condivisione del Patto di Riforma, che nel dire no ai tagli e no agli aumenti tariffari, nel dire no a riorganizzazioni imposte e ai tagli occupazionali, di trovare più larga compagnia.

Siamo ancora in tempo, auspichiamo che la discussione possa far riflettere i diversi attori, sociali ed istituzionali; questi ultimi in particolare, considerando che ne portano la maggiore responsabilità.

Da come usciremo dipende il futuro del trasporto pubblico e di molte delle condizioni in cui vivremo, noi e le nostre città.

Milano, 20 ottobre '10