

## **Presente, passato e futuro del trasporto pubblico: i dati e le conseguenze delle manovre**

La Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome ha diffuso ieri una nota con una trattazione completa dei dati sul tpl e sulle conseguenze delle manovre economiche

Ieri la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome ha diffuso una nota relativa ai dati sul trasporto pubblico locale e alle conseguenze delle manovre economiche. Dati che vi proponiamo qui di seguito, nel dettaglio ...

Il passato (fino al 2010)

- Il servizio ferroviario effettuato da Trenitalia nelle 15 regioni a statuto ordinario produce annualmente , pari a oltre tre milioni di corse.168 milioni di treni-km

- I passeggeri trasportati sono circa 600 milioni all'anno.

- Per questo servizio le Regioni pagano un corrispettivo di circa 1850 milioni di euro ( Iva), che copre mediamente il 65% dei costi (il resto è coperto dagli introiti tariffari).

- Di questi 1850 milioni, 1181 milioni fino al 2010 arrivavano direttamente dallo Stato alle Regioni come “trasferimenti Bassanini” (importo mai adeguato all'inflazione dal 2001).

- Solo per il triennio 2009-2011, lo Stato aveva aggiunto altri 430 milioni annui, da riconoscere direttamente a Trenitalia. Queste risorse hanno permesso la sottoscrizione dei nuovi contratti di servizio, valevoli per 6 anni, come richiesto dalla Legge 33/2009, e con un incremento del corrispettivo unitario a treno-km del 35% circa (da 8 a 11 €/km in media) e a programmare nuovi investimenti in materiale rotabile.

- Per gli anni seguenti, lo Stato aveva previsto nella Finanziaria 2008 la “fiscalizzazione” delle risorse per Trenitalia, che le avrebbe rese “strutturali”, cioè garantite per gli anni a venire, ma la norma è stata cancellata dal DL 78 del 2010.

- La quota restante (circa 230 milioni) è coperta da risorse autonome regionali, che si sono anche fatte carico dell'adeguamento all'inflazione, richiesto da Trenitalia (1.5% annuo).

- In questo modo, nel 2009-2010 il sistema ha raggiunto l'“equilibrio economico” rivendicato da FS, che ha permesso di risanare il bilancio dell'Azienda.

- I tagli della Manovra 2010 (DL 78) hanno azzerato i trasferimenti “Bassanini”, che valevano 1635 milioni per il TPL, e dei quali le risorse per Trenitalia (1181 milioni) rappresentavano la voce più rilevante.

- Successivamente, l'Accordo Governo-Regioni del 16/12/2010 ha promesso di recuperare risorse una tantum per Trenitalia, fino a 1272 milioni, mitigando così i tagli, ma per il solo anno 2011.

- Di tutte queste risorse, ad oggi sono state ripartiti e assegnati alle Regioni solo 372 milioni. Le Regioni

hanno pertanto dovuto pagare Trenitalia anticipando risorse proprie.

- Molte Regioni hanno fatto fronte ai tagli facendo aumenti straordinari delle tariffe (fino al 20-25%), in modo da garantire un migliore equilibrio tra corrispettivi e ricavi da traffico ed evitare di tagliare i servizi.

- Anche i 430 milioni previsti per Trenitalia risultano ad oggi erogati all'Azienda solo in minima parte (un anno su tre).

- A partire dal 2011 il DL 98 ha istituito un nuovo Fondo per il trasporto pubblico locale, con una consistenza di soli 400 milioni, che per ora rappresenta l'unica risorsa certa dal 2012 in poi.

- La fiscalizzazione delle risorse per i servizi ferroviari è stata reintrodotta con il DLgs 68/2011. Tuttavia il disposto legislativo non ha avuto alcun seguito pratico.

- La Manovra in via di approvazione (conversione DL 138) non aggiunge nulla a questa situazione, nonostante le numerose richieste delle Regioni.

- Di conseguenza non viene reintegrato alcun trasferimento Bassanini riguardante il TPL, già cancellato dalla Finanziaria 2010 (totale 1635 milioni).

- Non è previsto alcun reintegro anche per i 430 milioni che erano disponibili per Trenitalia nel triennio precedente.

- Il taglio complessivo dei trasferimenti destinati al Trasporto pubblico locale è pertanto di 1665 milioni di euro, dato da 1635 430-400.

- La quota di questo taglio direttamente riferita ai contratti Trenitalia è pari a 1200 milioni, che rappresentano il 65% del corrispettivo annuo Trenitalia.

- Le Regioni non possono far fronte a questa riduzione, anche ipotizzando di ripartirla sui restanti settori del TPL (ferrovie regionali e autolinee).

Il presente (2011)

Il futuro (dal 2012)

Le conseguenze della mancanza di risorse

In assenza di altri provvedimenti, le Regioni saranno costrette a far fronte al taglio con:

- Taglio dei servizi in misura tale da condurre all'azzeramento dei servizi

- Azzeramento degli investimenti in materiale rotabile (Trenitalia ha già dichiarato che non potrà più rispettare gli impegni sottoscritti nei contratti).

- Aumento delle tariffe, in aggiunta agli aumenti già fatti nel 2011 e in misura tale da risultare socialmente insostenibile.

- Effetti sull'occupazione: a seguito dei tagli dei servizi si determinerà un esubero di migliaia di dipendenti del comparto.

- Impatti economici e ambientali: impatto relevantissimo sul sistema economico del territorio, sulle singole

famiglie, sulla congestione e l'inquinamento, oltre a un impatto significativo sull'indotto (materiale rotabile, manutenzione, ecc.).

- Contenziosi con le aziende ferroviarie e del TPL per l'impossibilità di rispettare contratti già sottoscritti.

