



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrrovie.it

E-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Trasporto Regionale ... il punto della situazione

Il passato (fino al 2010)

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

Il presente (2011)

- I tagli della 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. **Manovra 2010**
- 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 ripartite e assegnate alle Regioni solo 372 milioni. Le Regioni hanno pertanto dovuto pagare Trenitalia anticipando risorse proprie.
- Molte Regioni hanno fatto fronte ai tagli facendo **umenti 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).

Il futuro (dal 2012)

- 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).

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 rilevantissimo 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.

Fonte Conferenza Stato Regioni

Roma, 03 Novembre 2011

Segreteria Nazionale Or.S.A. Ferrovie