

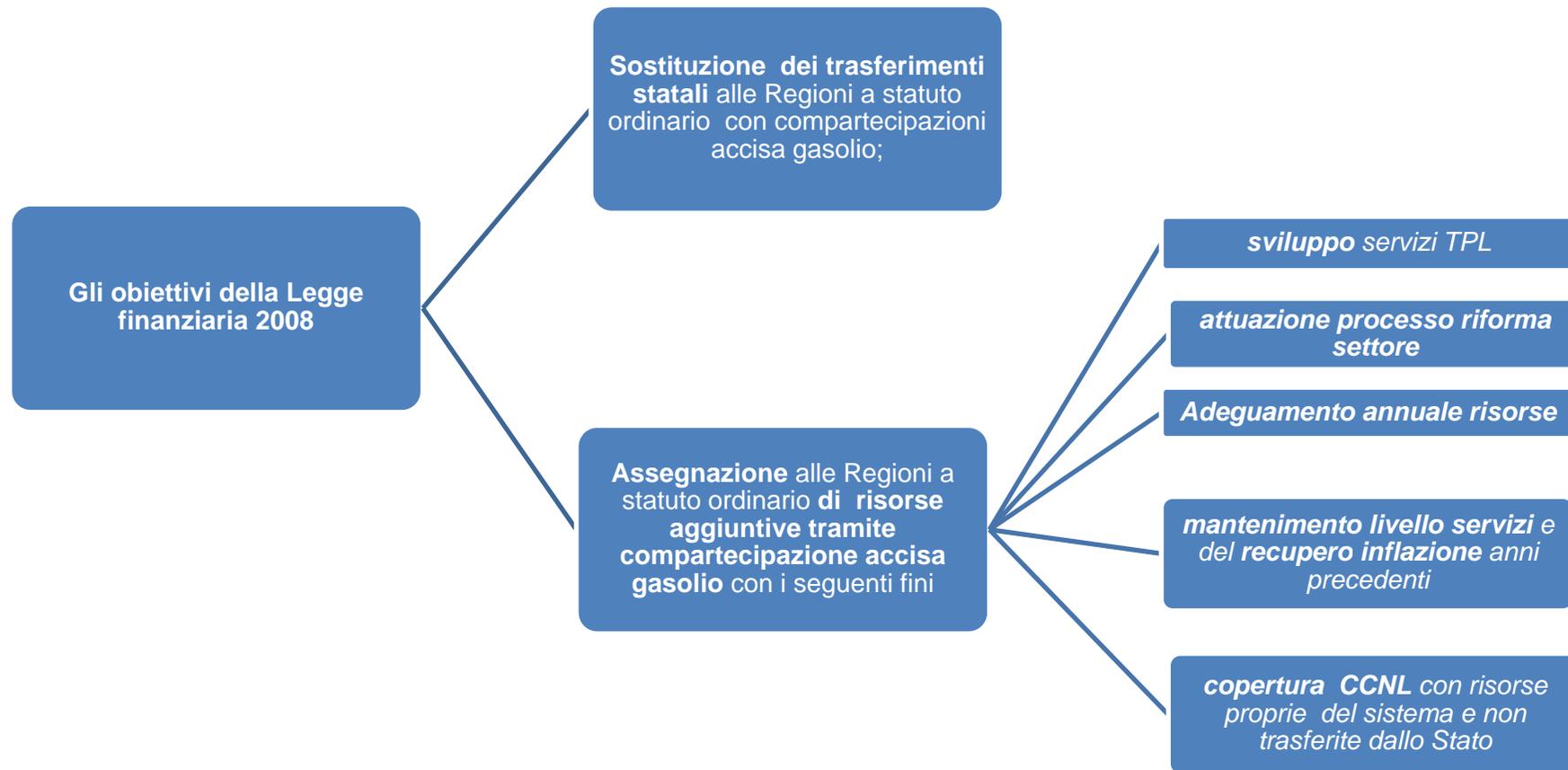


Asfissia

*Conferenza stampa
19 luglio 2012*

Dal 2007 al 2010
La legge finanziaria del 2008

Al fine di **contrastare la crisi strutturale del settore del trasporto pubblico locale** e di **concludere, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione e in un'ottica di responsabilizzazione delle autonomie territoriali, il processo di decentramento dei finanziamenti del settore** il legislatore nazionale è intervenuto con legge finanziaria del 2008.



Le tabelle restituiscono l'entità delle risorse per il trasporto pubblico locale ad esclusione di FS S.p.A.(solo Regioni a statuto ordinario) prima e dopo l'entrata in vigore della Legge finanziaria per il 2008 (Dati espressi in Euro milioni).

Prima L.Fin
2008

	Risorse proprie regionali	Risorse statali		
Annualità	<i>EX -Fondo nazionale trasporti</i>	<i>Ferrovie locali ex art. 8 Dlgs n.422/97</i>	<i>Copertura CCNL</i>	TOTALE
2007	2.830	670	480	3.980

Le risorse statali sono fiscalizzate dalla L.fin. 2008. Diventano quindi **risorse proprie regionali**.

Dopo L.Fin
2008

	Risorse proprie regionali				
Annualità	<i>EX -Fondo nazionale trasporti</i>	<i>Ferrovie locali ex art. 8 Dlgs n.422/97</i>	<i>Copertura CCNL</i>	<i>Risorse aggiuntive LF 2008</i>	TOTALE
2008	2.830	670	480	485	4.465
2009	2.830	670	480	488	4.468
2010	2.830	670	480	493	4.473

Fonte: Bilanci previsione e assestamento Regioni a statuto ordinario, Legge n.244/2007 tabella 1, indagini telefoniche dirette

Nota: nella quantificazione di tali risorse si è tenuto conto della contrazione dei consumi di gasolio

La tabella quantifica le risorse che le Regioni a statuto ordinario hanno introitato dalla compartecipazione all'accisa e non hanno riversato, per varie ragioni, al trasporto pubblico locale . **Occorre precisare che Il comportamento delle Regioni in relazione alla destinazione al settore delle somme aggiuntive risulta molto diversificato.** Alcune hanno interamente riversato al TPL gli interi importi, altre solo parzialmente, altre hanno addirittura attinto alle risorse sostitutive (CCNL) per il finanziamento di funzioni di spesa diverse dal TPL.

Quantitativa

Annualità	Risorse per il TPL introitate dalle Regioni dalle partecipazioni accisa	Risorse effettivamente riversate al settore	Risorse trattenute dalle Regioni	Taglio (%)
	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c=a-b</i>	<i>d=c/a</i>
2008	4.465	4.280	185	4%
2009	4.468	4.330	138	3%
2010	4.473	4.333	140	3%
TOTALE			463	

Fonte: Bilanci previsione e assestamento Regioni a statuto ordinario, Legge n.244/2007 tabella 1, indagini telefoniche dirette

In sintesi

- La legge finanziaria del 2008 ha completato il **processo di decentramento finanziario** del settore del TPL avviato con L. 549/95 e attraverso l'assegnazione alle Regioni a statuto ordinario di quota degli introiti **dell'accisa sul gasolio** da una parte ha sostituito i trasferimenti statali ancora esistenti e dall'altra ha aggiunto nuove risorse;
- Con tale manovra le Regioni a statuto ordinario hanno ottenuto risorse aggiuntive per quasi **500 milioni di Euro in più all'anno con un meccanismo di adeguamento automatico progressivo dell'1,7% medio annuo** ;
- Non tutte le Regioni hanno riversato gli importi assegnati; nel **triennio 2008-2009** non sono stati riversati al settore **oltre 460 milioni di Euro**;
- In alcune Regioni non sono state riversate al settore le risorse a **copertura dei CCNL progressi**(assegnate dallo Stato alle Regioni su base mensile).

Dal 2010 ad oggi

Dal D.L. n.78/2010 alla spending
review

Il D.l. n.78/2010 (articolo 14, c.1) ha operato pesanti tagli alle autonomie territoriali i quali complessivamente a regime dal 2012 ammontano a **8,5 miliardi di Euro**

<i>Enti</i>	<i>2011</i>	<i>A partire 2012</i>
Regioni statuto ordinario	4.000	4.500
Regioni statuto speciale e PA	500	1.000
Province	300	500
Enti Locali	1.500	2.500
TOTALE	6.300	8.500

Fonte: elaborazioni su articolo 14 del decreto legge n.78 del 2010

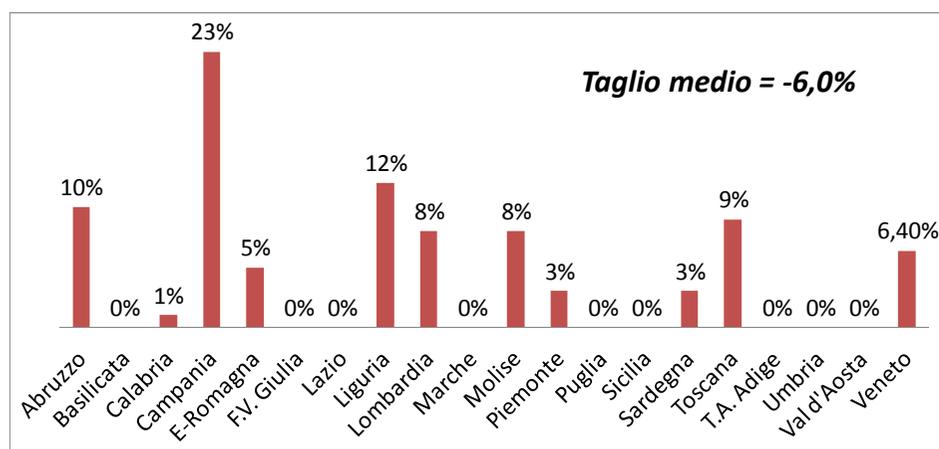
In relazione al settore del trasporto pubblico locale la tabella restituisce i trasferimenti dello Stato alle Regioni a statuto ordinario che sono stati oggetto di riduzione. **Come si evince dalla tabella, considerando solo le risorse correnti, la quasi totalità dei tagli è riferibile al trasporto ferroviario di Trenitalia (98% delle risorse correnti!!)**

Trasferimento statale	Descrizione	Importo	Capitolo bilancio dello Stato
TPL art.9	Risorse trasporto regionale ferroviario di Trenitalia	1.181.107.232	2856 - MEF
TPL art.8	Sicurezza ferroviaria Ferrovie concesse	41.879.490	7547 - MEF
Contratti TPL	Risorse per IVA contratti di servizio	148.225.633	7554 - MEF
Sostituzione autobus	Risorse in c/capitale per investimenti	159.900.278	7241 - MIT
Sviluppo TPL	Risorse in c/capitale per investimenti	94.035.006	7254 - MIT
TOTALE		1.625.147.639	

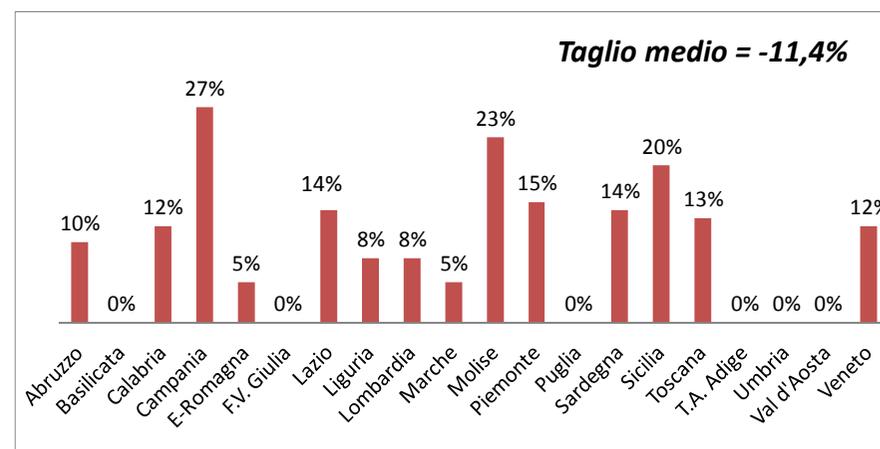
Fonte: allegati Conferenza Stato-Regioni del 18 novembre 2010

Nonostante il taglio dei trasferimenti abbia quasi esclusivamente riguardato Trenitalia, la mancata assegnazione alle Regioni di queste risorse ha avuto pesanti ripercussioni sul settore del trasporto pubblico locale (automobilistico, metropolitano, tranviario, e così via), settore in cui il processo di fiscalizzazione/federalismo amministrativo, avviato nel 1995 con l'abolizione delle Ex Fondo nazionale trasporti, è stato completato con la Legge finanziaria 2008

Tagli settore TPL (2011-2010;%)



Tagli settore TPL (2012-2010;%)



In termini assoluti, rispetto alle risorse 2010, il taglio per il **2011** vale **302 milioni di Euro**, il taglio per il **2012** **571 milioni di Euro**, per un totale complessivo nel biennio di **873 milioni di Euro**.

Fonte: Elaborazioni ANAV-ASSTRA su bilanci regionali di previsione e assestamento ed indagine telefoniche dirette

I recuperi dei tagli sanciti dagli accordi del 18 novembre 2010 e del 16 dicembre 2010(per il 2011) e del 21 dicembre 2011 (per il 2012) riguardano esclusivamente i servizi regionali di Trenitalia. **Nel 2011 i tagli residui ammontano a 132 milioni di Euro (-10%) e nel 2012 a 11 milioni di Euro. In base a dati regionali le risorse necessarie per assicurare la copertura dei contratti di servizio ferroviari regionali FS sono pari a 2.055 milioni di Euro. Per il 2012 le risorse mancanti sono 307 milioni di Euro (2.055-1.748) mentre a decorrere dal 2013 mancano 855 milioni di Euro (2.055-1.200). A partire dal 2013 le Regioni rivendicano la fiscalizzazione di un importo almeno pari a 1.748 milioni di Euro(1)**

Recuperi 2011

	€/milioni	Destinazione
Riduzione risorse c/corrente	1.329	
Recupero		
<i>Conferenza Regioni 11/11/2010</i>	372	Trenitalia
<i>Fondo TPL (DI 98/2011)</i>	400	Trenitalia
<i>(DI 201/2011 articolo 30))</i>	425	Trenitalia
Totale recupero	1.197	
Tagli non recuperati	132	

Recuperi 2012(2)

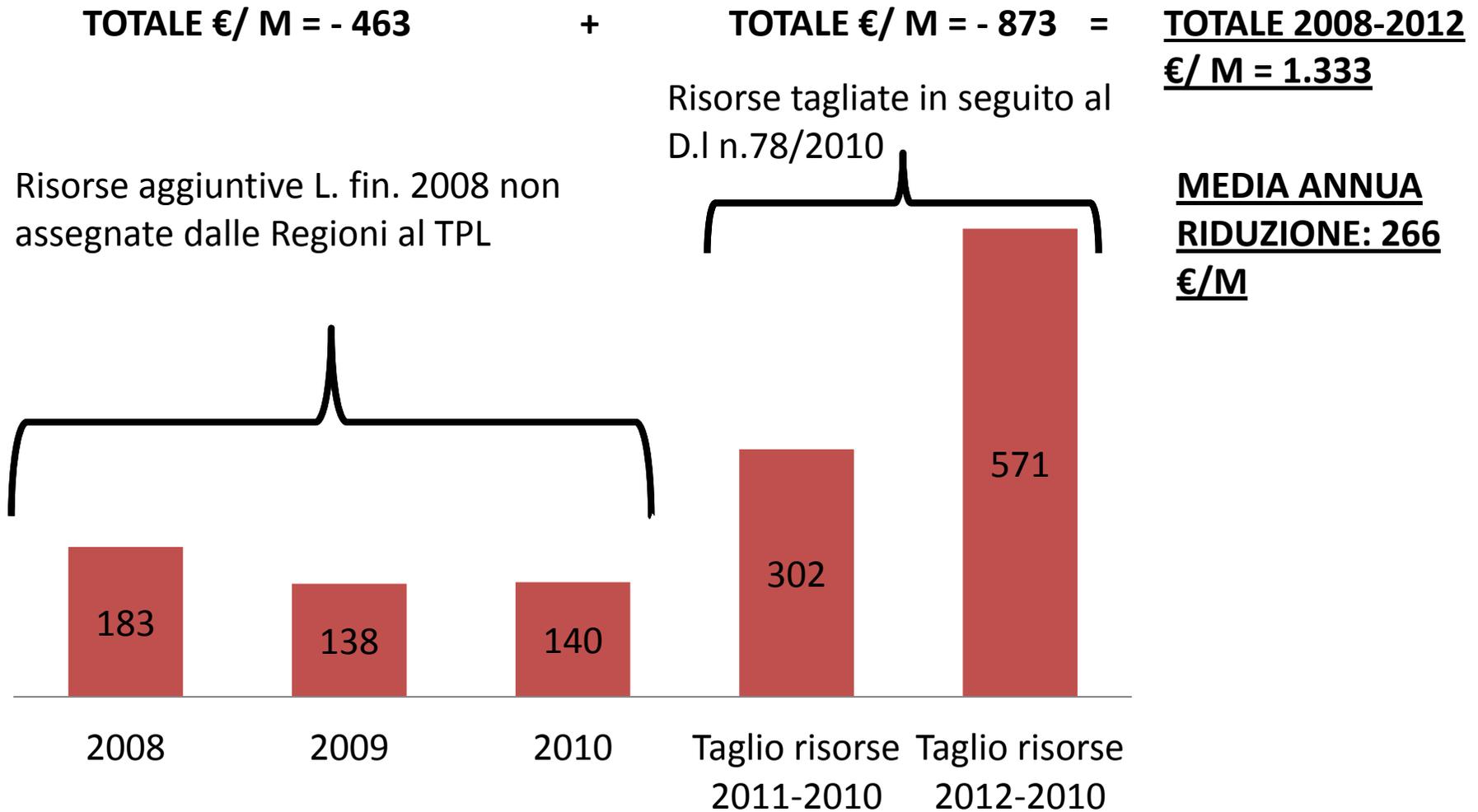
	€/milioni	Destinazione
Riduzione risorse c/corrente(trascinamento 2011)	1.329	
Risorse Trenitalia 2009-2011 non riconfermate nel 2012	430	
Totale tagli	1.759	
Recupero		
<i>Fondo TPL (DI 98/2011)</i>	1.200	Trenitalia
<i>Fondo per gli investimenti(DI 98/2011)</i>	314	Trenitalia
<i>Raggiungimento obiettivi efficientamento</i>	86	Trenitalia
<i>Fondi edilizia sanitaria</i>	148	Trenitalia
Totale recupero	1.748	Trenitalia
Tagli non recuperati	11	

(1) POSIZIONE DELLE REGIONI AI FINI DELLA RIAPERTURA DEL TAVOLO TECNICO SUL PATTO PER L'EFFICIENTAMENTO E LA RAZIONALIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - CONFRENTA DELLE REGIONI DEL 4 APRILE 2012

(2) I fondi descritti seppur impegnati non sono stati ancora ripartiti e liquidati.

Fonte: Elaborazioni su Conferenza Stato-Regioni 11 novembre 2010, accordo Stato-Regioni 16 dicembre 2010, accordo Stato-Regioni del 11 21 dicembre 2011

2008-2012 – L'entità dei tagli (€/milioni)



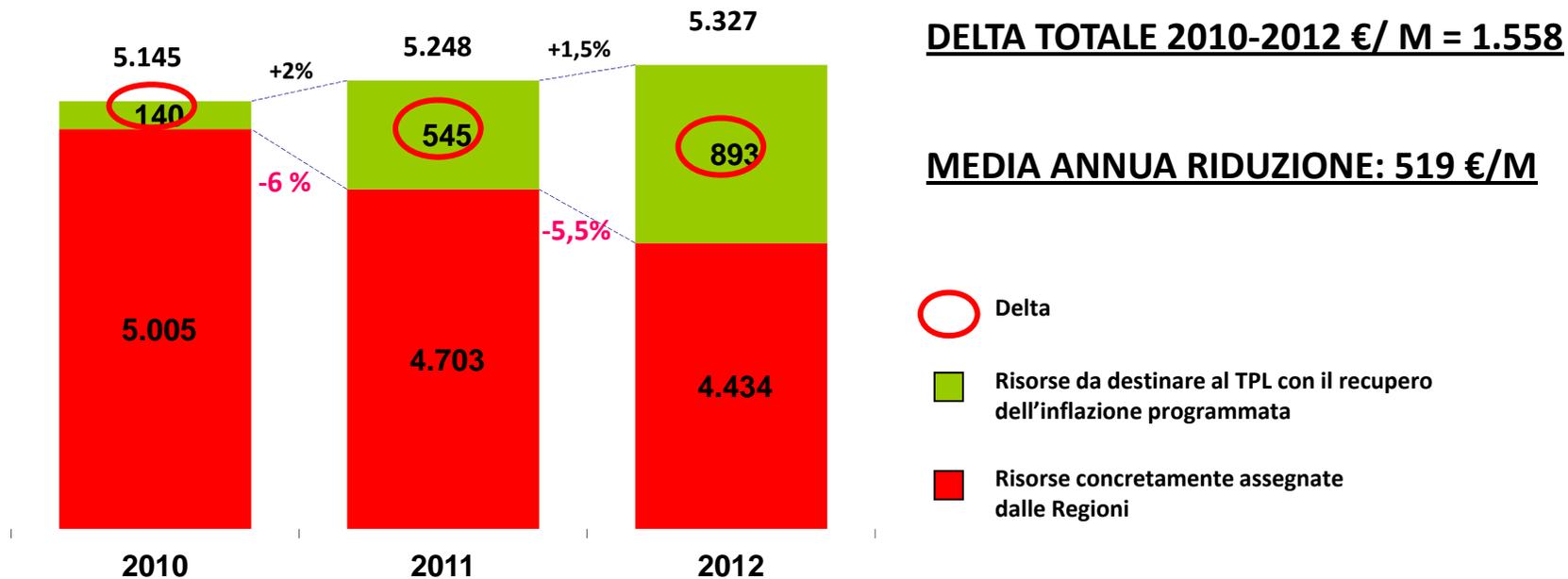
Triennio 2010-2012

L'entità dei tagli al trasporto pubblico locale in termini reali(€/milioni)

Per il **2010** le Regioni a Statuto ordinario hanno distolto dal settore **140 milioni di euro** dei circa **500** di risorse aggiuntive derivanti dalla **L.fin. 2008**.

Nel 2011 e nel 2012 alla distrazione di risorse rivenienti dalla L. fin. 2008 ed al mancato adeguamento inflativo delle stesse si sommano i tagli ai capitoli di spesa regionali discendenti dai tagli ai trasferimenti per il TPL ferroviario di Trenitalia operati con la manovra finanziaria 2010 e poi reintegrati con accordi Stato-Regioni.

A parità del livello dei servizi offerti l'adeguamento inflativo doveva, tra l'altro, rendere sostenibile il rinnovo del CCNL di categoria



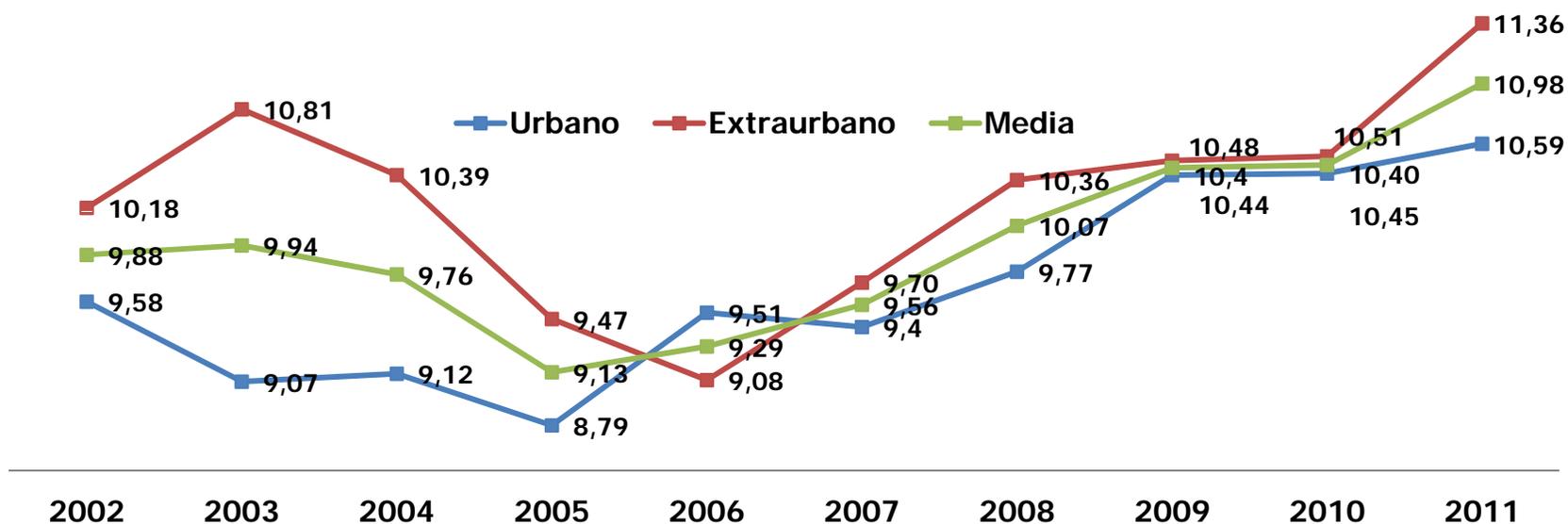
In termini reali la riduzione di risorse raggiunge nel 2012 **893 milioni di euro**, **-17%** rispetto al 2010.

In sintesi

- Il D.l. n.78/2010 nel ridurre i trasferimenti statali alle Regioni e agli Enti Locali ha operato tagli diretti al trasporto pubblico locale per **1.625 milioni di Euro**, di cui **1.329 di natura corrente** e **306 in conto capitale (sostituzione autobus)**;
- Dei tagli di natura corrente (1.329) circa il **98%** si riferisce a capitoli di bilancio relativi ai **servizi regionali di Trenitalia**;
- Nonostante ciò i tagli regionali hanno colpito quasi esclusivamente il settore del TPL diverso da Trenitalia in misura, rispetto al 2010, pari a **302 milioni di Euro nel 2011 (-6 %)** e **571 milioni di Euro nel 2012 (-11,4%)**;
- In **termini reali**, considerando anche gli adeguamenti inflattivi non riconosciuti, il taglio sale, rispetto al 2010, a **545 milioni di Euro nel 2011(-10%)** e a **893 milioni di Euro nel 2012(-17%)**.

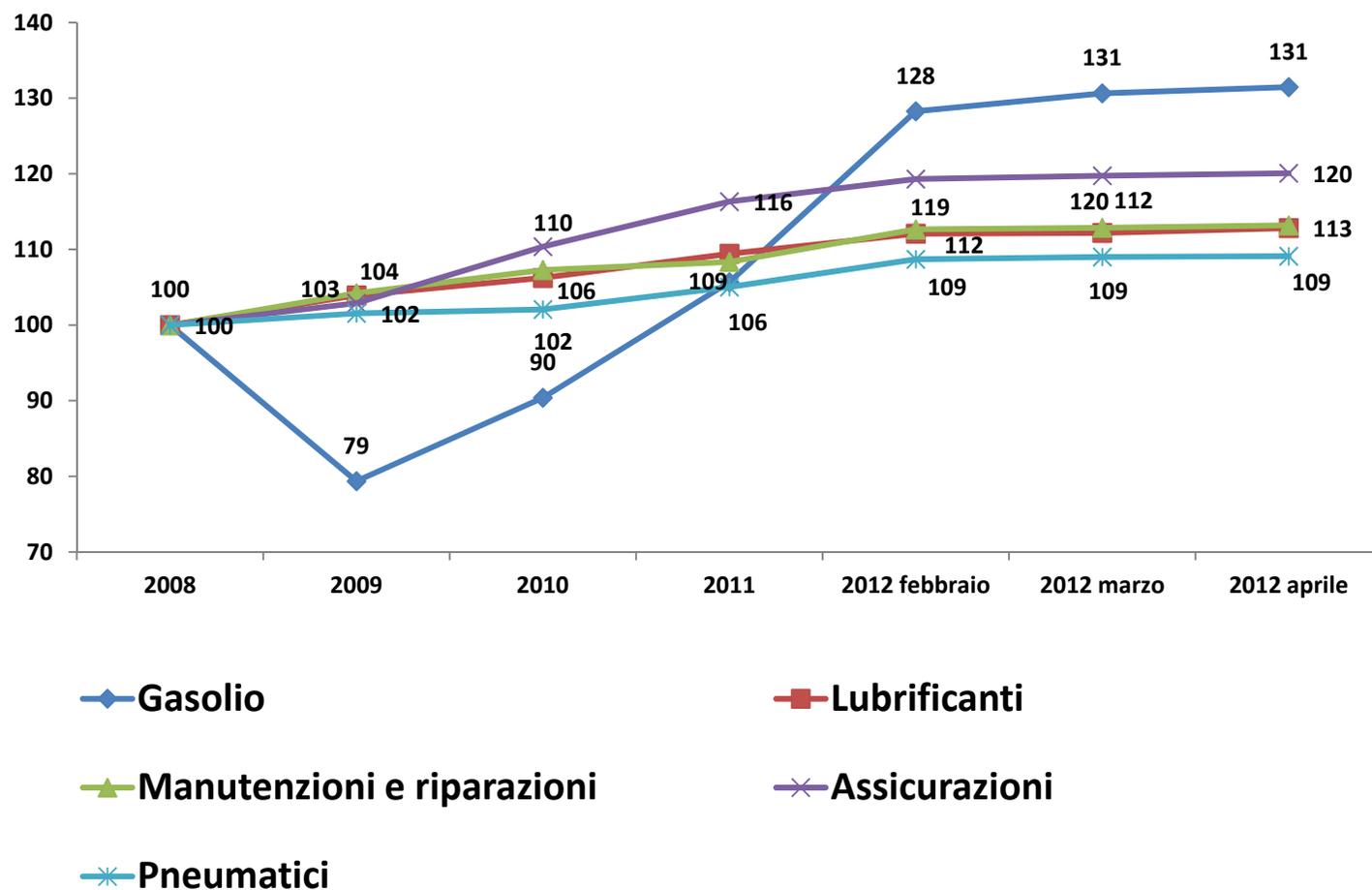
Occorre, inoltre, rilevare che le risorse per investimenti in autobus sono state completamente azzerate dal D.l. n.78/2010. Successivamente, il D.l. n.98/2011 ha provveduto a reintegrarle per un importo pari a **314 milioni di Euro**. Tuttavia anche queste risorse in virtù dell'accordo del 21 dicembre 2011 sono state destinate alla copertura dei contratti di servizio di Trenitalia. A livello nazionale è il quarto anno consecutivo di crescita dell'età media, che dal 2006 al 2011 è aumentata di oltre 1 anno, vanificando sostanzialmente tutti i benefici effetti della legge n. 194 del 1998 e successivi rifinanziamenti.

Età media autobus (2011-2002; anni)



Fonte: ASSTRA-HERMES- Autobus e investimenti 2011

L'andamento dei prezzi dei principali fattori della produzione (Aprile 2012-2008; numeri indice)



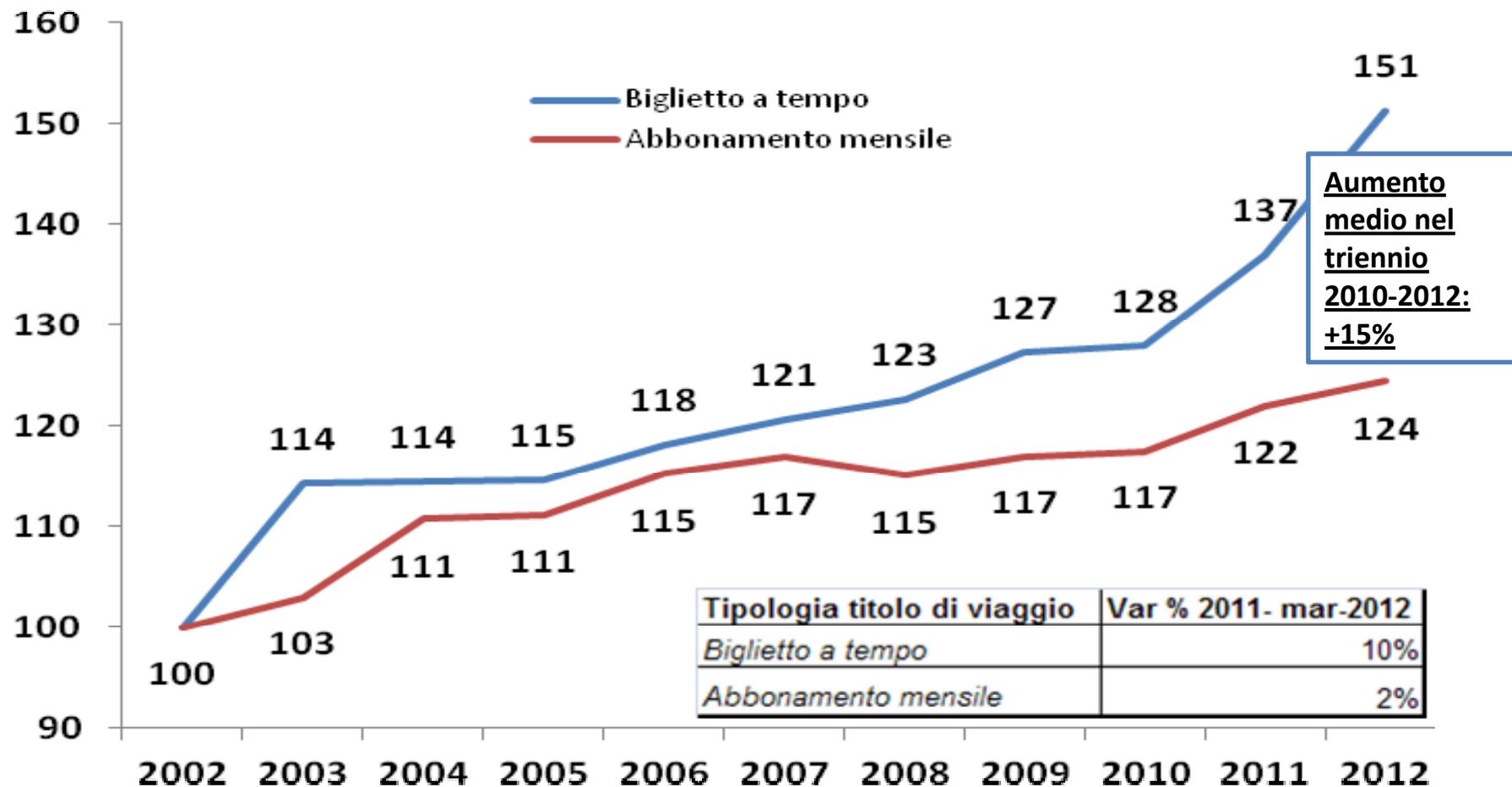
Fonte: ISTAT, Statistiche dell'energia Ministero dello Sviluppo economico

Gli effetti dei tagli

La riduzione delle risorse per il trasporto pubblico avvenuta negli ultimi due anni (2011-2012) ha avuto le seguenti ripercussioni:

1. Incremento dei livelli tariffari al fine di compensare, almeno parzialmente, la contrazione di risorse;
2. Riduzione del servizio offerto;
3. **Effetti occupazionali** (blocco del turnover, mancata riconferma dei contratti a tempo determinato, applicazione di misure straordinarie come esodi incentivati, contratti di solidarietà difensiva ed in alcuni casi utilizzo di ammortizzatori sociali in deroga); tali effetti coinvolgono circa **8.500 dipendenti(oltre il 7% del totale della forza lavoro del settore)**;
4. Oggettive difficoltà nel raggiungimento dell'intesa per il **rinnovo del CCNL**;
5. Aggravarsi del problema **della crisi di liquidità delle aziende** dovuto al ritardo dei pagamenti di Regioni ed Enti Locali.

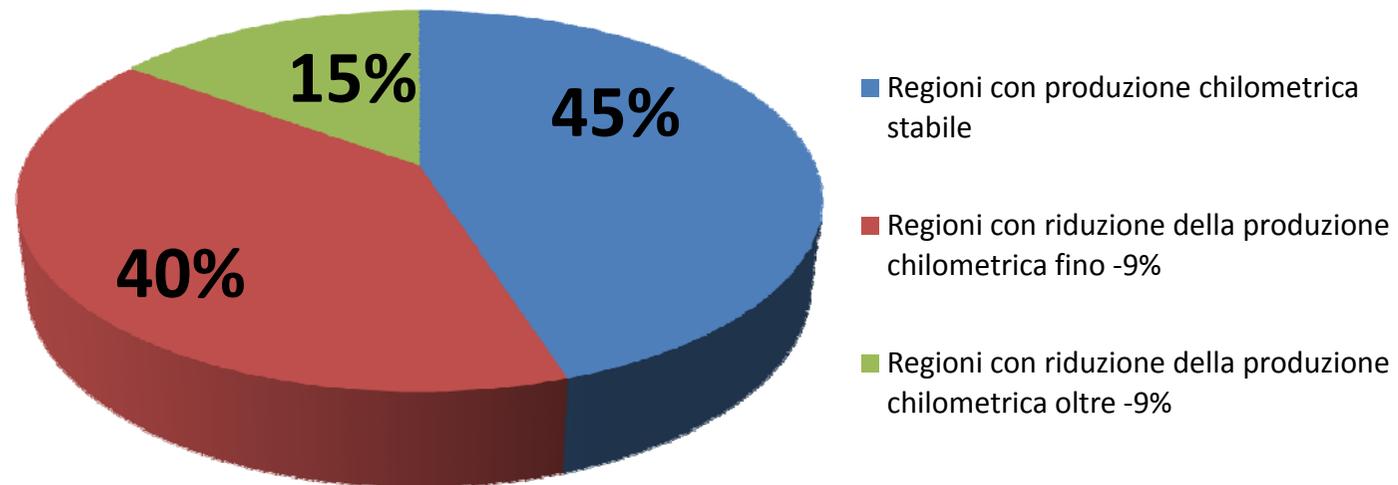
Il primo effetto dei tagli è individuabile nel generalizzato aumento dei livelli tariffari. I prezzi di biglietto e abbonamenti in quasi tutte le grandi città (Milano, Torino, Napoli, Roma). Cresce il gap di crescita tra biglietto e abbonamento, a testimonianza di una tendenza a privilegiare il viaggio abituale rispetto a quello occasionale.



Fonte: ISFORT-ASSTRA-HERMES IX Rapporto sulla mobilità urbana in Italia

L'offerta di servizio ha avuto una riduzione nel 2011 pari al 4% e con l'aumentare dei tagli si prevede che nel 2012 vi sarà un'ulteriore contrazione del 5%. Occorre sottolineare che non tutte le Regioni hanno provveduto a ridurre i servizi. Anche all'interno delle stesse Regioni non in tutti i bacini di traffico sono stati operati tagli in egual misura.

Regioni per riduzioni offerta chilometrica (2011;%)



Il rinnovo del CCNL

- Il CCNL autoferrotranvieri è scaduto il 31 dicembre 2007. Il contratto è stato rinnovato per il solo 2008 con un costo complessivo di circa **160 milioni di Euro** a totale carico delle aziende;
- **L'eventuale copertura del triennio 2009-2011 nonché del triennio vigente comporterebbe un insostenibile aggravio dei costi per le aziende del settore**, in un contesto economico già penalizzato dalle forti riduzioni di risorse pubbliche nonché dai crescenti prezzi per l'acquisizione dei fattori della produzione (Es: carburanti ed assicurazioni);
- Il costo del rinnovo del CCNL si inserirebbe in un contesto di riduzione dei servizi dovuto alla contrazione di risorse nonché al mancato riconoscimento degli adeguamenti inflattivi ulteriormente andando ad impattare sui processi di riduzione del personale, senza che si siano ancora definite adeguate forme di **ammortizzatori sociali**.



In periodi di crisi economica meno gravi dell'attuale si è ricorso al blocco della contrattazione per il pubblico impiego estendendo di fatto gli effetti al personale delle aziende erogatrici di servizi pubblici (D.l. n.384/1992- Governo Amato).

Per fronteggiare la crisi attuale sono state assunte dal Governo analoghe misure di contenimento del trattamento economico dei dipendenti pubblici tuttavia limitate alle sole amministrazioni pubbliche e alle società cd "strumentali".

La spending review

Gli effetti sul TPL

Il D.l. n.95/2012 (articolo 16 c. 1-7) cd “spending review” ha operato nuove riduzioni di risorse alle Autonomie territoriali; per quanto riguarda le Regioni a statuto ordinario con tale manovra, sia per il 2012 che a decorrere dal 2013, è stato completato **il processo di azzeramento dei trasferimenti statali alle Regioni** (ex trasferimenti Bassanini + altri trasferimenti).

<i>Enti</i>	<i>2012</i>	<i>A partire dal 2013</i>
Regioni statuto ordinario	700	1.000
Regioni statuto speciale e PA	600	1.200(nel 2013); 1.500 (dal 2014)
Province	500	1.000
Enti Locali	500	2.000
TOTALE	2.300	5.200 (2013) e 5.500(dal 2014)

Tuttavia come avvenuto negli anni passati una riduzione di risorse per le Regioni, seppur non diretta sul TPL, si è comunque riversata sul settore il quale rappresenta la seconda voce per entità del bilancio delle Regioni.

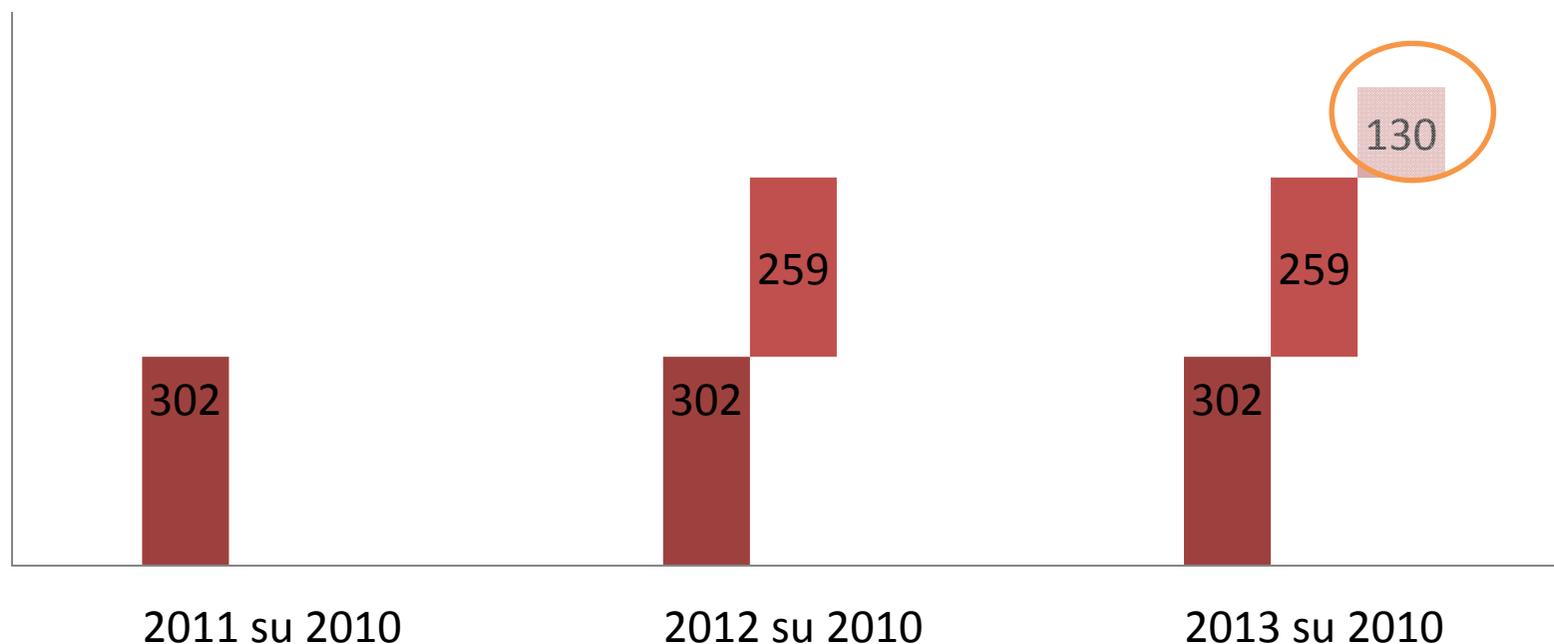


(1) L'ipotesi della riduzione dell'8% deriva dalla considerazione che il taglio medio nel biennio precedente è stato pari all'8% (6% nel 2011 e 11,4% nel 2012)

1° Scenario

Taglio risorse 2013= 3%

Dati espressi in milioni di Euro



Un ulteriore taglio nel 2013 di **130 milioni di Euro** sul settore porterebbe ad una riduzione complessiva sul 2010 di circa **700 milioni di Euro**, ovvero una contrazione del **14%**;

Cumulativamente nel triennio 2011-2013 il settore avrebbe subito, rispetto al 2010, una riduzione di risorse pari a **- 1.600 milioni di Euro (-530 milioni su base annua)**.

1° Scenario
Taglio risorse 2013= 3%

Dati espressi in milioni di Euro

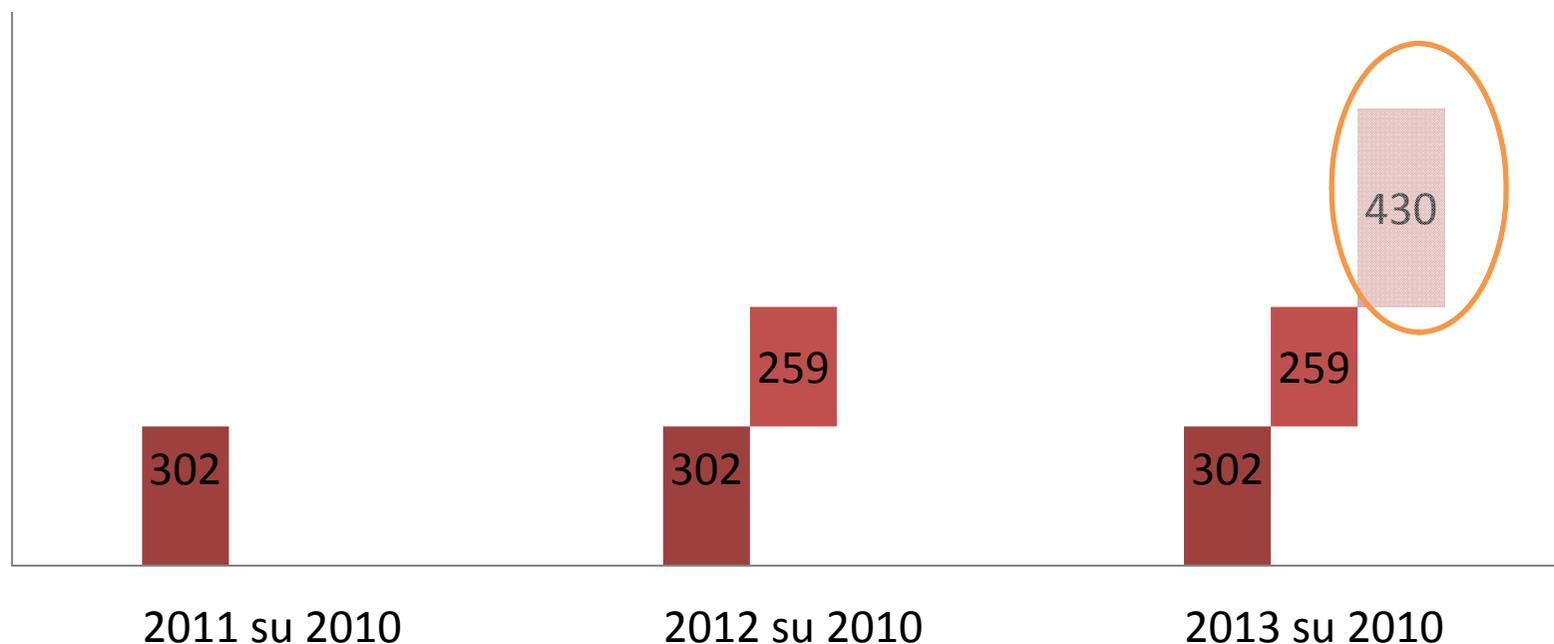
Un'ulteriore riduzione di risorse nel 2013 di **130 milioni di Euro** avrebbe i seguenti effetti:

1. Ulteriore **riduzione delle percorrenze chilometriche pari a 36 milioni di km** che si aggiungono agli 80 già tagliati nel 2011 (effettivo) e ai 100 del 2012 (stima);
2. Rischio di perdita di utenza di **54 milioni di passeggeri** in un contesto in cui il trasporto pubblico nel 2011 era riuscito a guadagnare quote di mercato fino a uno *share modale* del 13,5% (Urbano) e 14,8% (Extraurbano) (Le migliori performance negli ultimi 8 anni!!!);
3. Difficoltà nell'azionare la **leva tariffaria** già utilizzata nel 2011 e 2012; rischio reale di perdita di utenza e dunque di ricavi;
4. Le misure di riorganizzazione e di razionalizzazione del lavoro non consentirebbero più di limitare la riduzione dei livelli occupazionali. Vi sarebbe una riduzione della forza lavoro pari a **1.700 unità**.

2° Scenario

Taglio risorse 2013= 8%

Dati espressi in milioni di Euro



Un ulteriore taglio nel 2013 di **430 milioni di Euro** sul settore porterebbe ad una riduzione complessiva sul 2010 di **1.000 milioni di Euro**, ovvero una contrazione del **20%**;

Cumulativamente nel triennio 2011-2013 il settore avrebbe subito, rispetto al 2010, una riduzione di risorse pari a quasi **- 1.900 milioni di Euro (-630 milioni su base annua)**.

1° Scenario
Taglio risorse 2013= 8%

Dati espressi in milioni di Euro

Un'ulteriore riduzione di risorse nel 2013 di **430 milioni di Euro** avrebbe i seguenti effetti:

1. Ulteriore **riduzione delle percorrenze chilometriche pari a 145 milioni di km** che si aggiungono agli 80 già tagliati nel 2011 (effettivo) e ai 100 del 2012 (stima);
2. Rischio di perdita di utenza di **218 milioni di passeggeri** in un contesto in cui il trasporto pubblico nel 2011 era riuscito a guadagnare quote di mercato fino a uno *share modale* del 13,5% (Urbano) e 14,8% (Extraurbano) (Le migliori performance negli ultimi 8 anni!!!);
3. Difficoltà nell'azionare la **leva tariffaria** già utilizzata nel 2011 e 2012; rischio reale di perdita di utenza e dunque di ricavi;
4. Le misure di riorganizzazione e di razionalizzazione del lavoro non consentirebbero più di limitare la riduzione dei livelli occupazionali. Vi sarebbe una riduzione della forza lavoro pari a oltre **6.800 unità**.