

Risorse e "tagli": il caso del Servizio Ferroviario Regionale nel 2010-2011

Giorgio Stagni



Milano, 16.11.2011 (aggiornato 17.12.2011 ultima pagina)

La riduzione di risorse (i "tagli")



Il DL 78/2010 taglia 4 miliardi alle Regioni

DL 78/2010, convertito nella Legge 122/2010

Art. 14 Patto di stabilità interno ed altre disposizioni sugli enti territoriali

2. Il **comma 302** dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, è **abrogato** [fiscalizzazione risorse per Trenitalia] [..]. **Le risorse statali a qualunque titolo spettanti alle regioni a statuto ordinario sono ridotte in misura pari a 4.000 milioni di euro per l'anno 2011 e a 4.500 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2012.** Le predette riduzioni sono ripartite secondo criteri e modalità stabiliti in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano [...].

- La **Manovra 2010** (DL 78/2010) ha tagliato alle Regioni **4 miliardi di Euro nel 2011**, e 4,5 dal 2012.
- Nel momento in cui la legge è stata pubblicata, non era ancora chiaro su quale totale e quali singole voci venisse applicato questo taglio (è evidente che l'entità del taglio dipende dal totale a cui lo si applica).



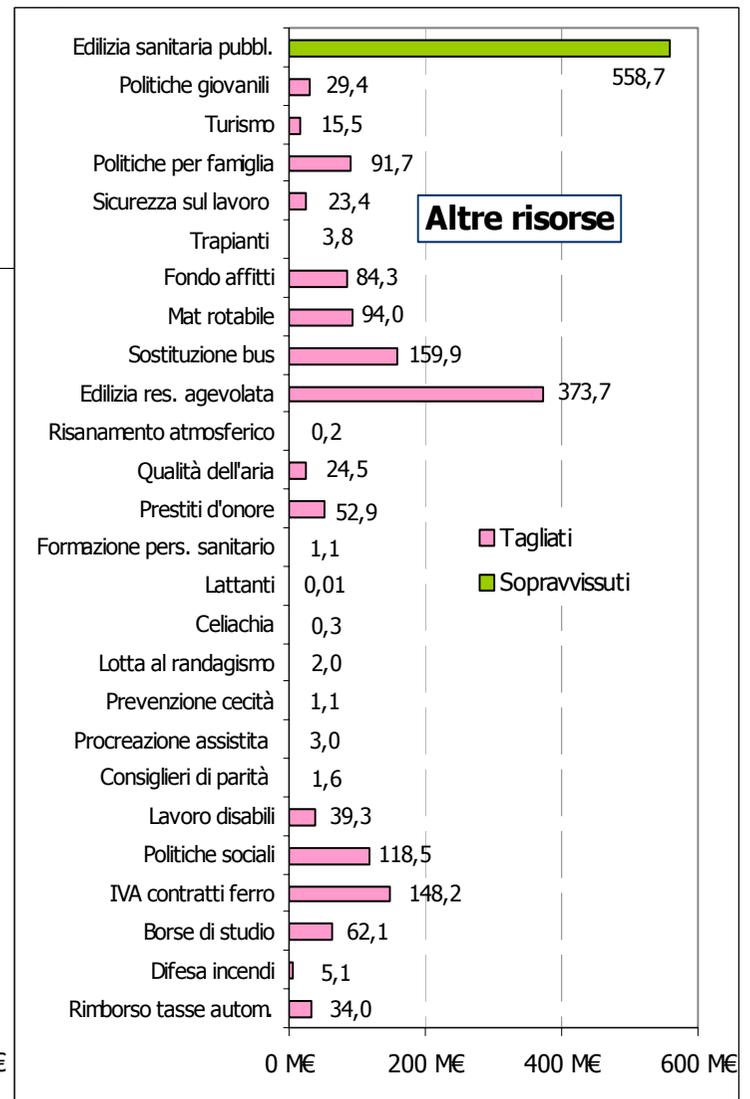
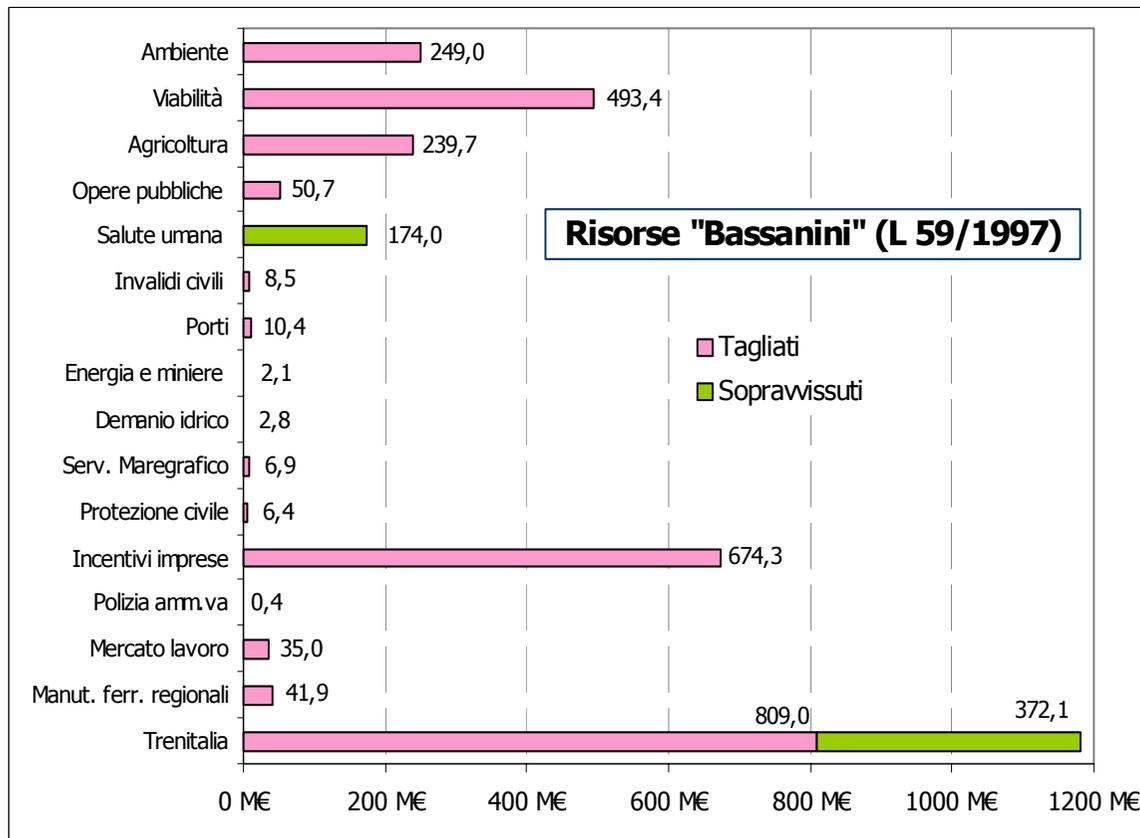
Precariato ferroviario - 2011

- Nella seconda metà del 2010 si è appurato che il taglio alle Regioni di **4 miliardi di Euro nel 2011** sarebbe stato applicato scegliendo tra le voci classificate come "**trasferimenti**" alle Regioni, riguardanti 42 diversi settori, per un importo totale di 5,1 miliardi.
- In questo modo, per questi settori si trattava di un taglio estremamente rilevante, pari al **78%**.
- I trasferimenti legati al TPL valevano nel complesso **1625 milioni**, dei quali le risorse per *Trenitalia* (1181 milioni) rappresentavano la voce più rilevante.
- La scelta di **quali settori tagliare** è stata fatta dalle stesse Regioni, che hanno scelto di salvaguardare per intero le voci *Edilizia sanitaria* e *Salute pubblica*, nonché 372 milioni dei 1181 complessivi della voce *Trenitalia* (decisione della Conferenza delle Regioni dell'11/11/2010).
- Non sono state invece tagliate le risorse per le **Ferrovie regionali**, che risultavano già "fiscalizzate", cioè finanziate con una quota dell'*accisa* sul gasolio con la Finanziaria 2008 (L 244/2007, art. 1 comma 295, 670 M€ totali).



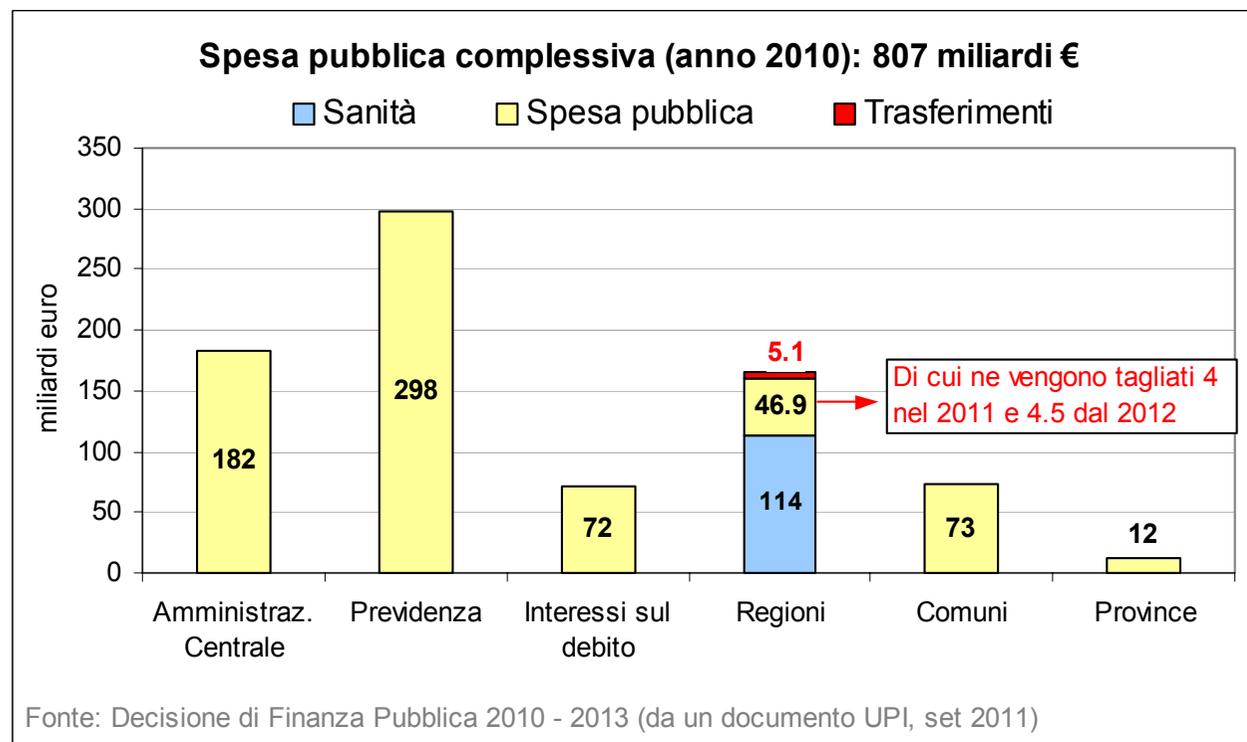
I 42 settori tagliati (2011)

- **Taglio totale: 4 miliardi su 5,1**
- 2 settori non tagliati
- 1 settore tagliato per due terzi (Trenitalia)
- 39 settori azzerati



Il taglio dei trasferimenti e la spesa pubblica

- Il DL 78/2010 è stato impostato e applicato in modo da **tagliare solo i "trasferimenti"**, che vengono ridotti del 78% (taglio di 4 miliardi su 5,1)
- I trasferimenti rappresentano però solo una **percentuale modesta** della spesa delle regioni (e dell'intera spesa pubblica italiana).
- L'elenco dei settori colpiti diventa sostanzialmente **casuale** (es. *Trenitalia sì, ferrovie regionali no*) e imporrebbe una **revisione complessiva** dei bilanci delle Regioni, ma queste sono assolutamente impreparate a svolgere un lavoro simile.



Precariato ferroviario - 2011 *(segue)*

- Successivamente a questi tagli, l'**Accordo Governo-Regioni** del 16/12/2010 ha promesso di recuperare risorse *una tantum* per Trenitalia, fino a **1272 milioni**, **per il solo anno 2011**. Queste risorse sono state reintegrate "a pezzetti":
 - **372 M€** di trasferimenti mantenuti solo per il 2011, come detto prima [DLgs 422/97 art. 9]
 - **425 M€** da distribuire "con premialità" [L 220/2010 art. 1 c. 6]
 - **50 M€** integrativi, da distribuire anch'essi con premialità [L 220/2010 art. 1 c. 7]
 - **400 M€** inizialmente facenti capo al Fondo Sociale Europeo [L 220/2010 art. 1 comma 29], poi diventate il nuovo **Fondo per il TPL** [D.Lgs. 68/2011 art. 40 c. 2]
 - **25 M€** ulteriormente integrativi [D.Lgs. 68/2011 art. 40 c. 2]
- Se l'Accordo è rispettato, i contratti Trenitalia sono *integralmente coperti*, e anzi con una piccola eccedenza (1272-1181 = 91 M€).
- Ma solo i 372 M€ sono stati erogati, 50+25 verosimilmente non ci saranno (spesi altrove...), i 400 sono stati appena ripartiti e i 425 hanno avuto un iter particolarmente lungo.



Riassumendo il 2011

- A legislazione vigente **non esiste** per il 2011 un taglio di risorse significativo sui **servizi ferroviari Trenitalia** (né tanto meno sulle ferrovie regionali).
- Il *taglio delle risorse statali per il solo servizio ferroviario in spesa corrente nelle Regioni a statuto ordinario* è circa pari a
 $(1272-75+430+41+670)-(1181+41+430+670+148) = -132 \text{ M€} = -5\%$
dove 1272-75 = valore Accordo 16/12/2010 meno risorse successivamente mancanti; 430 = quota L 2/2009 per Regioni a Statuto ordinario; 41 = L388/2000 art. 52 (non tagliate); 670 = tabella 1 col.2 L 244/2007 per le ferrovie regionali (non tagliate); 148 = quota Iva; 1181 = risorse tradizionali per Trenitalia ex DLgs 422/97 art. 9.
- Esiste una **forte criticità finanziaria** dovuta alla mancata attuazione dell'Accordo Governo-Regioni (necessità delle Regioni di anticipare risorse statali).
- Esiste la necessità di ciascuna Regione di **redistribuire** all'interno del proprio bilancio il **taglio complessivo** di 4 miliardi effettuato sui più disparati settori, dall'ambiente all'agricoltura, dalle politiche sociali alla viabilità, ecc.; *questo ha portato molte Regioni a tagliare in misura maggiore i servizi ferroviari.*
- Molte Regioni anche fatto **aumenti straordinari delle tariffe** (fino al **20-25%**), in modo, tra l'altro, da garantire un migliore equilibrio tra sussidi e ricavi da traffico.



Il 2011 in Lombardia

- E' stato stimato il fabbisogno di risorse complessive per i contratti ferroviari per l'anno 2011, in base a tutti i servizi attivati ("valore teorico" dei contratti)
- Tutti i capitoli di bilancio contenenti risorse statali sono stati *trasformati in "autonomi"* di modo che il Bilancio regionale facesse da "camera di compensazione" in attesa che l'Accordo con lo Stato venisse onorato.
- I corrispettivi teorici dei contrattuali di Trenord sono stati **ridotti di 21.8 M€** (24 M€ Iva inclusa) = -5% circa sull'intero importo dei contratti, **a pari servizio**.
- Le **tariffe** sono state aumentate del **23.4%**, per compensare la riduzione di corrispettivi.
- A differenza di quanto fatto da altre Regioni, **nessun servizio ferroviario è stato tagliato**.
- È proseguito il programma di sviluppo del servizio ferroviario regionale, ad esempio con il prolungamento della linea **S9** da Milano ad Albairate a giugno e l'istituzione della linea **S13** da Milano a Pavia a dicembre 2011.



Il 2011 nelle altre Regioni (che hanno tagliato i servizi)

- **Piemonte:** chiuse con la scusa di gallerie pericolanti la Castagnole-Alba (aprile 2010), la Mortara-Casale-Asti (settembre 2010) e la Chivasso-Asti (settembre 2011)
- **Liguria:** sopresse due coppie Genova-Milano e altri treni, tra cui 6 coppie di Metropolitani dell'area di Genova (tra dicembre 2010 e settembre 2011)
- **Emilia:** quasi totale soppressione del servizio Cremona-Piacenza e Cremona-Fidenza (maggio 2011)
- **Marche:** chiusa la Fabriano-Pergola e ridotto il servizio sulla Civitanova-Macerata (ottobre 2011)
- **Molise:** chiusa la Castel di Sangro-Carpinone (ottobre 2010)
- **Abruzzo:** chiusa la Sulmona-Castel di Sangro (dicembre 2011)
- **Campania:** chiusa la Avellino-Rocchetta (novembre 2010) e tagliati vari treni verso la Calabria; corse tagliate sulla Circumvesuviana (per dissesto finanziario dell'impresa)
- **Puglia:** chiusa la Rocchetta-Gioia del Colle (ottobre 2011) e ridotto il servizio sulla Barletta-Spinazzola (ottobre 2011) e Foggia-Manfredonia (dicembre 2011)
- **Calabria:** chiuse la Gioia Tauro-Palmi e la Gioia Tauro-Cinquefrondi delle Ferrovie della Calabria (giugno 2011)



Il 2012: stato di fatto a novembre 2011

- Per il 2012 la Conferenza delle Regioni aveva scelto di concentrare sull'*Edilizia sanitaria* tutte le risorse sopravvissute al taglio di 4.5 miliardi. Di conseguenza nessuna risorsa è rimasta a disposizione per Trenitalia.
- Il *DL 98/2011 art. 21 c. 3* ha istituito un nuovo **Fondo per il trasporto pubblico locale**, con una consistenza di **400 milioni**, che per ora rappresenta **l'unica risorsa certa dal 2012 in poi**.
- Il **taglio complessivo** dei trasferimenti destinati al Trasporto pubblico locale dal 2012 è pertanto di **1655 milioni di euro**,
1655 = 1625 (taglio trasferimenti) +430 (fine effetti L2/2009) -400 (nuovo Fondo)
- Di cui per Trenitalia: **1211 milioni = 1181+430-400 = taglio del 65%**
- Per il **2012** una soluzione *strutturale* potrebbe arrivare dalla **fiscalizzazione** delle risorse per Trenitalia, come già fatto nel 2008 per le ferrovie regionali.
- Il taglio del servizio in misura pari alle risorse mancanti appare difficilmente proponibile (vorrebbe dire rendere del tutto inefficace il servizio ferroviario regionale) ma vi è forte rischio che le Regioni applichino **tagli minori ma reiterati e del tutto disorganici**, in analogia a quanto già fatto da varie Regioni nel corso del 2011.



Se si scegliesse la "fiscalizzazione"...

Per "fiscalizzazione" si intende l'utilizzo di una quota delle tasse che si pagano sui carburanti, che vengono destinate a finanziare un settore specifico (avviene già dal 2008 per le ferrovie regionali, ma non per Trenitalia)

Ad esempio in **Lombardia** si possono fare questi conti:

- un incremento dell'accisa sulla **benzina** di 0,0258 euro/litro vale **63 milioni di euro/anno** (questo sarebbe già applicabile dalle Regioni *senza modifiche legislative*, in quanto già previsto dal Dlgs 398/1990 nella misura appunto di 50 lire/litro)
- un incremento delle accise su **gasolio e GPL** di 0,0258 euro/litro vale **135 milioni di euro/anno** (questo richiederebbe una modifica normativa statale)
- La somma dei due interventi si avvicinerebbe al **fabbisogno richiesto per la Lombardia** (200 M€), con un incremento del prezzo alla pompa dell'ordine dell'**1,7%** (2.58/160 €cent), cioè molto inferiore agli incrementi già subiti dai carburanti nell'ultimo anno (settembre 2010-2011: +21% benzina, +25% gasolio)



Ultimo aggiornamento: il 2012 dopo la "manovra" del nuovo Governo Monti (dicembre 2011)

- Il DL 201/2011 (art. 30 comma 3) **incrementa il Fondo per il TPL di 800 M€/anno** portando così la consistenza totale a **1200 M€** *a decorrere dal 2012*
- Dal momento che le risorse storiche per Trenitalia ("Bassanini") ammontavano a 1181 M€, il Fondo così incrementato torna a garantire pressoché esattamente **la situazione dell'anno 2000**
- Tuttavia, **non** vengono ancora reintegrate:
 - le **risorse aggiuntive** che lo Stato aveva garantito a Trenitalia nel triennio 2009-2011 con la L 2/2009 per 430 M€/anno
 - le altre risorse Bassanini tagliate nel 2010 (ad es. manutenzioni reti ferroviarie, sostituzione bus, rimborso Iva contratti) per circa 400 M€
- Per garantire i contratti di servizio Trenitalia **sarebbero necessari almeno altri 400 M€** (ovvero 800 per coprire anche tutte le restanti esigenze TPL, es. investimenti flotta)
- Dal **2013** lo stesso Fondo verrà **fiscalizzato** cioè alimentato dall'accisa sui carburanti (l'accisa in realtà è stata aumentata da subito, ma verrà utilizzata per il TPL *solo dal 2013*)
- Con un "colpo di mano" all'ultimo momento viene cancellato il *riparto con premialità* dei 425 M€ del 2011 [L 220/2010 art. 1 c. 6], che saranno verosimilmente distribuiti ancora con le vecchie proporzioni del 2000



E poi?

.....?

Per saperne di più:
www.miol.it/stagniweb

