

Lombardia: Anav e Asstra firmano il Regolamento Tariffario Integrato. Documento RL del 23 marzo 2013 “Regolamento Sistema Tariffario Regionale Integrato”

La politica tariffaria è un elemento centrale nell’ambito del finanziamento del trasporto collettivo e concorre in maniera decisa a garantire per i gestori dei servizi l’equilibrio economico aziendale.

Con il D Lsg 422/97 si sono poste le basi e le regole per la determinazione e la dinamica delle tariffe e si è fissato un rapporto ineludibile fra le risorse necessarie per garantire i servizi di TPL e la capacità propria di tali servizi di trasporto a generare ricavi derivanti dalla vendita dei doc di viaggio.

Il citato D Lgs, all’art 19 c 3 lett d) stabilisce che i contratti di servizio definiscano concretamente la struttura tariffaria adottata e allo stesso tempo prevedano un progressivo incremento del rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, è stato fissato, a partire dal 1 gennaio 2000, essere pari almeno al 35%.

Inoltre il D Lsg, all’art 18 c e lett g), ha esteso al trasporto pubblico il meccanismo dell’adeguamento delle tariffe previsto dalla L 481/95, dando facoltà agli enti competenti di avvalersi del tutto o in parte dei criteri di funzionamento del meccanismo come previsto dalla citata legge.

Fermo restando l’obbligatorietà dell’adozione di tale meccanismo, si consente agli enti appaltanti di applicare un meccanismo calibrato in base alla peculiarità del settore, il cosiddetto principio del price cap, definibile come limite max della variazione di prezzo vincolata per un dato periodo a dei parametri predefiniti (indice Istat, recuperi di qualità del servizio, costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali, da mutamenti di quadro normativo, dalla variazione degli obblighi di servizio ecc).

A seguito di ciò alcune legislazioni regionali, compresa quella lombarda, hanno recepito le disposizioni relative alla revisione delle tariffe in relazione ai movimenti inflazionistici, le variazioni significative del costo medio di produzione del servizio, il conseguimento di obiettivi di concorrenzialità del mezzo pubblico rispetto a quello privato, fermo restando i vincoli tariffari imposti dalla Regione stessa.

Spesso, a nostro giudizio, RL lo ha fatto troppo timidamente e con ritardi temporali tali da attenuare la portata e l’efficacia dei provvedimenti assunti.

Va inoltre sottolineato che il tema dei ricavi tariffari ha assunto una ancor maggiore rilevanza alla luce della manovra di finanza pubblica varata nel 2010 (DL 68/010), la quale ha previsto, a partire dal 2011, ingenti tagli di risorse a carico di regioni ed EELL, tagli che si sono ribaltati e si ripercuotono sui servizi di trasporto locale e regionale.

Da ultimo non si può non richiamare le disposizioni previste dall'art 1 c.301 della L 228/012 (Legge di stabilità 2013) che, in materia di FNT e della sua ripartizione fra le Regioni, dispone l'emanazione di un DPCM con cui si impone alle Regioni, entro un tempo dato, di adottare un piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e dei servizi ferroviari regionali e di rimodulare i servizi a domanda debole, e inoltre impone alle Regioni di sostituire le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto fra costi e ricavi.

La mancata adozione dei provvedimenti o il mancato raggiungimento dei rapporti ricavi/costi induce a livello nazionale la non assegnazione della quota premiale del 10% del Fondo alla Regione.

Nell'ambito del quadro di riferimento sommariamente richiamato si deve dunque inquadrare l'azione proposta da RL di attuare le disposizioni previste dall'art 43 e ss della LR 6/012 di riforma del TPL che prevede lo sviluppo del nuovo Sistema Tariffario Integrato Regionale ed è ben evidente che qualsiasi azione di aggiornamento e riforma che può avere riflessi sulla materia deve essere trattata con estrema cura e prudenza, in quanto sarebbe superficiale e imprudente immaginare che l'adozione di un nuovo sistema tariffario, qualunque esso sia, abbia impatto neutro rispetto alla capacità attuale del sistema del TP locale e regionale lombardo di produrre ricavi.

Tanto più che allo stato, analizzando i dati che le imprese sistematicamente forniscono a RL, risulta che la media regionale di ricavi da tariffa si colloca già al di sopra del 35% e che anche l'analisi settoriale per "bacini" indica come la maggioranza delle realtà territoriali si esprima al di sopra o in prossimità del rapporto 35%.

Alla luce di ciò l'approccio al tema dell'adozione di un nuovo sistema tariffario a ns avviso deve essere concreto, realistico, attuabile e non regressivo rispetto alla capacità di produrre ricavi fin qui attuata.

Deve garantire un utilizzo agevolato da parte dell'utenza che deve essere chiamata a pagare un "giusto prezzo" in relazione alla quantità e qualità di trasporto acquistato;

Deve caricare sulla finanza pubblica il "giusto corrispettivo" per farsi carico di acquistare dal sistema delle imprese di trasporto la parte sociale del servizio offerto;

Deve garantire al sistema delle imprese il "giusto ricavo" che consenta, con il concorso degli incassi derivanti dalle tariffe il corrispettivo, di garantire la copertura dei costi, gli investimenti necessari, la remunerazione del capitale impiegato.

In questo contesto a nessuno, e a noi meno che ad altri, sfugge la stretta connessione che riveste il tavolo aperto a livello Nazionale e Regionale per la definizione dei cosiddetti Costi Standard e la ridefinizione della politica tariffaria del TP locale e regionale in Lombardia.

Nel merito dei punti fondamentali del documento proposto da RL esprimiamo di seguito le nostre osservazioni di principio e le nostre proposte nel merito dell'articolato fermo restando che riteniamo opportuno un confronto con la Regione Lombardia per una ricognizione congiunta sulle problematiche e

criticità di gestione dell'intero impianto e in particolare sugli effetti che la riforma proposta potrà avere rispetto all'attuale volume dei ricavi da tariffa

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA

In linea di principio e condivisibile la filosofia regionale di applicare l'integrazione tariffaria modale e territoriale su tutta la gamma di offerta del servizio e di tipologia tariffaria. Tale proposta a nostro parere e, allo stato, gravata da un pesante handicap: l'assenza di un adeguato sistema di "bigliettazione elettronica" diffuso. Solo la presenza di un tale sistema garantirebbe sul fronte del controllo all'evasione e dell'integrità dei ricavi, che invece risulterebbero difficilmente perseguibili e facilmente soggetti ad uso distorto con l'integrazione tariffaria "totale" accompagnata da documenti di viaggio cartacei e inoltre estremamente macchinosa ed aleatoria risulterebbe la ripartizione dei ricavi fra i vari soggetti fornitori del servizio.

A fronte di un eventuale obiettivo di implementare l'intero sistema regionale con bigliettazione elettronica (anche in relazione al recente D.L. 179/2012) si deve tenere conto del fatto che non può essere un obiettivo perseguibile a breve termine e che costituisce un impegno di natura economico/finanziaria estremamente oneroso che non può essere caricato sulle spalle delle imprese di trasporto, né può trovare risorse sottraendole alle già insufficienti ad oggi assegnate al sistema.

Solo un impegno diretto della mano pubblica può consentire di avviare investimenti di tale portata e natura.

Infine vi è da considerare che un tale sistema, per funzionare e nel contempo garantire tutti gli attori, deve avere predefinito un sistema di governance al quale a pieno titolo, secondo il loro peso, partecipano tutti i soggetti interessati alle risultanze economiche.

I SISTEMI TARIFFARI

La proposta regionale prevede 4 sistemi tariffari e 4 tipologie di titoli di viaggio: uno di livello regionale (TIR), uno di livello bacino (SBM), uno lineare interbacino e infine uno per il sistema lacuale.

In dettaglio per quanto riguarda il livello regionale, la tipologia tariffaria di valenza regionale (zona unica) risulta a nostro giudizio poco razionale e ridondante rispetto alle esigenze di mobilità effettive dell'utenza lombarda. Poco spessore ha la prevedibile obiezione che tale sistema (chiamato TIR) si limita a sostituire, affinare ed ampliare IVOL che tanto successo sta ottenendo. Tale documento ha successo in quanto commercializzato ad un valore (99 €) che nessun rapporto di utilizzo ed economico ha con la qualità e la quantità di servizio che con esso si può usufruire, inoltre basti considerare che per il solo trasporto Urbano ed Extraurbano su gomma (quindi senza considerare l'interscambio col ferro che ancora di più graverebbe il rapporto) potenzialmente oggi si può acquistare con 99 € un mensile per un bacino di offerta pari a circa

280 mil di buskm (oltre al resto dei servizi ferroviari e lacuali). E ancora si consideri che il solo scaglione 9 mensile del trasporto extraurbano viene commercializzato ad € 91, che il solo scaglione 7 mensile integrato U Ex vale 98€, che il mensile ferro Como-Milano 2 cl costa 76,50 € sommato al mensile U di Milano di 30 € porta ha un costo di 106,5 €, e dunque con IVOL oggi intorno a tali soglie tutti i doc di viaggio aziendali vengono cannibalizzati.

E infine considerato che nell'ipotesi regionale si dichiara che il TIR costituisce cap per la definizione degli altri livelli tariffari, va da se che, se adottato, tale sistema dovrà necessariamente avere una adeguata valorizzazione economica per non deprimere la capacità dei livelli di bacino di salvaguardare il rapporto del 35%.

Il livello di bacino (STIB) è una soluzione che può essere condivisa a condizione di salvaguardare gli introiti (vedi sopra) e di far coincidere il bacino di utilizzo del sistema tariffario integrato con il perimetro del bacino omogeneo di mobilità individuato dall'Agenzia che potrà essere coincidente con l'ambito amministrativo dell'Agenzia o esserne una parte.

Si ritiene assolutamente non condivisibile e difficilmente attuabile la proposta regionale del sistema tariffario integrato lineare (STIL) così come descritto nella proposta regionale, in quanto si risolve in una incalcolabile miriade di declinazioni difficilmente convertibili in altrettanti titoli di viaggio destinati ad una domanda marginale e di nicchia e con una estrema difficoltà a definire le corrette ripartizioni fra gli operatori.

Riteniamo coerentemente sostenibile, anche alla luce del ruolo che il sistema TIR è destinato a svolgere come modalità di integrazione regionale, un sistema lineare regionale (da noi definito LiRe) che soddisfi le relazioni ferroviarie di livello regionale e di interbacino, applicabile anche ad eventuali linee automobilistiche di carattere regionale.

Altre potranno essere definite formule di integrazione commerciale fra il gestore dei servizi ferroviari regionali ed i diversi gestori dei sistemi integrati di bacino.

In relazione al sistema tariffario navigazione per quanto ci concerne le problematiche sono connesse al tema dell'integrazione con i sistemi sopracitati.