

DENUNCIA: Sul trasporto ferroviario regionale la Regione Lombardia è ferma al caos - Cosa si impegna a fare Lei se, vincendo le elezioni, si troverà a governare?

Egregio Presidente,

innanzitutto la ringrazio per avermi segnalato, tramite la sua lettera –denuncia, il responso dell’inchiesta effettuata dalla Sua associazione. Ciò mi consente, rispondendo alle richieste degli utenti, di illustrare brevemente il mio programma elettorale in tema di trasporto pubblico locale. Nella mia agenda politica, infatti, le esigenze dei quasi 3 milioni di pendolari lombardi (670'000 ferroviari e 2'300'000 stradali) rappresentano un settore strategico di intervento. L’accessibilità lombarda, infatti, rappresenta un ambito prioritario di interesse per la vivibilità e la competitività del territorio e passa principalmente dalle linee pendolari e dai servizi di trasporto pubblico locale.

Anche quest’anno la legge di stabilità ha trovato in extremis le risorse per il trasporto pubblico locale, da sempre sull’orlo del default. Così le Regioni lamentano poche risorse da investire in uno dei servizi fondamentali per l’economia del territorio, la mobilità. Ciò risulta ancor più sconcertante se si pensa che ciò possa accadere anche in una Regione traino per il paese e per l’intera Europa, come la Lombardia.

Negli anni più recenti, anche la nostra regione è stata quindi costretta a far fronte alle spese relative al trasporto pubblico locale con strette di natura economica, trovandosi costretta anche ad introdurre inopportuni aumenti tariffari.

Questo non può più succedere e, per questa ragione, il mio programma di coalizione si basa sulla proposta del trattenimento di almeno il 75 % dei tributi pagati dal territorio di riferimento.

Per rendere effettiva una riforma della mobilità, infatti, è necessario investire in maniera significativa anche sulle reti di trasporto pubblico.

Per quanto concerne la realizzazione di nuove infrastrutture per il trasporto, nel prossimo quinquennio ci concentreremo sul completamento di un vasto piano di opere già avviato, che renderà i collegamenti interni alla regione e verso il capoluogo molto più fluidi.

Passando invece alla gestione del servizio, ritengo molto allarmanti i dati relativi all’insoddisfazione dei pendolari ferroviari, che Lei riporta nella lettera.

Evidentemente, nonostante i buoni passi messi in pratica negli ultimi anni a livello regionale, occorre intavolare fin dall’inizio della prossima legislatura regionale nuove politiche, volte a migliorare ulteriormente il servizio in termini di regolarità, affidabilità, comfort, puntualità e accessibilità, giungendo altresì ad una progressiva attuazione dell’integrazione tariffaria regionale.

Tutti questi obiettivi potrebbero essere raggiunti anche grazie a politiche dirette ad incrementare il grado di concorrenza pubblico-privata del comparto.

Il mio programma elettorale, infatti, prevede un capitolo ad hoc sulla “liberalizzazione ferroviaria”: sono convinto che l’abolizione delle varie restrizioni di mercato permetterebbe di avere servizi migliori a costi inferiori, instaurando una vera e propria concorrenza tra operatori. Ciò si renderebbe possibile solo se tutti gli operatori fossero messi realmente nelle medesime condizioni d’accesso.

Fino ad ora, in Italia le esperienze di concorrenza pubblico-privata non sono andate a buon fine, ma i casi di altri paesi europei ci insegnano che il futuro non può che passare da una maggior concorrenza nella gestione del trasporto pubblico locale. In Germania, per esempio, il 15-20 % dei servizi delle linee ferroviarie locali sono state messe a gara ed i rapporti sulla bontà della gestione danno risultati molto soddisfacenti.

Secondo me, è assolutamente possibile rendere più efficiente questo settore dell’economia, prevedendo dei nuovi criteri di gara, finalmente orientati a selezionare le offerte economicamente più vantaggiose. Questo sarà possibile grazie alle indicazioni del nuovo Codice degli appalti, approvato nel 2010.

Visto che le tratte ferroviarie lombarde sono quasi sature quanto a frequenza di passaggi, sarà necessario incrementare ed ammodernare il materiale rotabile. Anche per far fronte a queste spese, l’unica soluzione è legata alla mia proposta di trattenere in Lombardia almeno il 75 % dei tributi pagati dal territorio, allineandosi così agli standard europei.

Regione Lombardia inoltre ha già avviato, nel corso dell'ultimo anno, un processo volto a uniformare il sistema dei trasporti verso la direzione di agenzie sovra-provinciali gestite in condominio dalle istituzioni pubbliche in partnership con il privato.

La Riforma del Trasporto Pubblico Locale Lombardo (approvato con legge regionale 6 del 2012) prevede un orientamento mirato a gestire vigilanza ed il monitoraggio del servizio per ambiti sovra-provinciali.

La scelta già intrapresa e che mi sento di sostenere per il futuro è quella di non creare un nuovo ente, magari "romano" o comunque esterno a Regione Lombardia, come una nuova Autorità dei Trasporti. Per la vigilanza e la regolazione del servizio ferroviario, ritengo più opportuno migliorare l'attuale cabina di regia, che comunque garantisce un monitoraggio ed una rendicontazione costante del servizio.

Per efficientare le *performance*, sono inoltre state istituite delle nuove agenzie di trasporto pubblico e sono stati definiti cinque bacini lombardi per gestire al meglio il servizio. Si tratta, a questo punto, di monitorare i risultati che emergeranno dai rapporti statistici, ri-orientando le politiche verso formule sempre più efficienti.

Nelle prime settimane di mandato ritengo opportuno effettuare un serio monitoraggio del comparto, ponendo così le basi, tramite un'attenta programmazione, per re-impostare e migliorare ulteriormente il servizio offerto. In un lasso di tempo di 75 giorni si potrebbero, ad esempio, definire tavoli per ricalibrare la tempistica dei piani finanziari delle grandi opere lombarde, oggi in difficoltà, nonché indicare in Trenord il soggetto che, a parità di condizioni, possa competere su un mercato realmente aperto a tutti.