

Comunicato dei Comitati Viaggiatori ferroviari della Lombardia

SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE ASSICURATO IN BLOCCO A TRENORD S.R.L. ALMENO FINO AL 2030. ERA VERAMENTE L'UNICA POSSIBILITÀ?

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea, supplemento appalti (www.ted.europa.eu) dell'“**Avviso di preinformazione relativo a un contratto di servizio pubblico**” avvenuta il giorno 27 dicembre 2019, Regione Lombardia ha comunicato la propria intenzione di **affidare senza gara l'intero servizio ferroviario di propria competenza per il periodo 2021-2030**. Pur non essendo mai nominato (nel rispetto delle procedure di Legge), è evidente che il soggetto affidatario sarà Trenord S.r.l. (come anche anticipavano alcune dichiarazioni rilasciate dall'Assessore Terzi negli scorsi mesi e come confermato da altre dichiarazioni più recenti).

Le perplessità che tale scelta suscita non dipendono né dall'aggiudicazione diretta in sé (vedi articolo 5, paragrafo 6, del regolamento CE n. 1370/2007) né dalla durata del contratto (al di là delle teoriche possibilità offerte dalla Legge, il mercato dei servizi ferroviari è tutt'altro che aperto e un periodo più lungo dovrebbe favorire la stabilità delle condizioni economiche che si instaurano) bensì da **quali siano i contenuti e gli obiettivi del Contratto di Servizio** che la Nostra Regione, in rappresentanza di tutti i propri contribuenti, sta provvedendo a compilare con Trenord, per una cifra complessiva di circa **5 miliardi di euro**.

Affidare per altri 10 anni a chi non sembra in grado di gestire oggi neanche l'esistente servizio a livelli di decenza, peraltro con un aumento della spesa pubblica, senza pretendere immediati e sensibili miglioramenti è, quantomeno, assai discutibile. Regione Lombardia deve quindi dimostrare ai cittadini che tale scelta è stata ponderata a 360 gradi e che sia risultata davvero quella con meno controindicazioni.

Anche ammettendo come poco realistica l'idea di mettere a gara tra le Società di trasporto l'intero servizio ferroviario, potrebbero esserci davvero alternative. Ad esempio perché non si predisponesse una **gara per il management** (cioè rinnovare il contratto alla medesima Impresa ma sostituendone la dirigenza secondo criteri oggettivi, meritocratici, verificabili)? E perché non dare un segnale **svolgendo una gara o incaricando altri per qualche direttrice**? Anche le linee con minore frequentazione (quelle che Trenord ritiene superflue, oltre che fastidiose per la propria gestione industriale, perché “il treno è costoso e va fatto dove serve”) possono essere messe a gara se l'Impresa che se le aggiudica ne ha un vantaggio. Dipende come per il resto dalle condizioni economiche del contratto.

Per riconoscere la scelta di Regione come genuinamente realistica e non semplicemente finalizzata allo scarico di responsabilità e alla “bella figura” politica, auspichiamo però:

- **Documentazione solida a dimostrazione dell'assenza di alternative** praticabili (una relazione tecnica specifica allegata a un atto politico ufficiale che la ratifichi);
- **Totale trasparenza nella contrattazione con Trenord**, non solo di fronte ai Comitati, ma **di fronte a tutti i contribuenti**, per far pendere gli accordi finali dalla parte dei cittadini e dello sviluppo del servizio e non della mera convenienza aziendale, così da garantire il buon utilizzo di ogni singolo centesimo di danaro pubblico;
- **Il ripristino della modalità ferroviaria** per tutte le corse rimaste auto sostituite dal cambio orario del dicembre 2018 (Seregno-Carnate, Rovato-Bornato, Regionali Valtellina, ecc.);
- **Il mantenimento integrale di tutte le promesse di potenziamento e miglioramento** che abbiamo letto, testimone l'Unione Europea.

Anche **la governance di Trenord dovrà essere ridiscussa** in coerenza con il nuovo Contratto e con la disponibilità dei nuovi rotabili di proprietà regionale (che al termine di tutte le consegne saranno 307, la quasi totalità della flotta Trenord). Dovrà essere chiarito definitivamente il ruolo operativo dei due soci alla pari, oppure le quote dovranno essere ridistribuite francamente, in base all'effettivo impegno profuso per gestire e migliorare il Nostro servizio e il Nostro patrimonio pubblico, senza tuttavia trascurare la **possibilità di assegnare ad altre Imprese di trasporto i rotabili acquistati da Regione Lombardia attraverso Ferrovienord**, a seguito della sottoscrizione di un nuovo Contratto di Servizio con una di esse.

Infine, sarebbe utile che la Regione chiarisse più dettagliatamente come viene e verrà impiegata la cifra resa da Trenord per penali/servizi non resi (è notizia recente che per il 2018 tale cifra si attesta in totale a 14.4 milioni di euro).

QUELLO CHE SAPPIAMO DEL NUOVO CONTRATTO DI SERVIZIO

Il Contratto partirà con il chilometraggio attuale (44 800 000 treni × km annui di cui fino a un massimo di 1 500 000 km in modalità automobilistica sostitutiva) e prevederà un aumento della produzione fino a 53 000 000 treni × km annui, con un corrispettivo medio di 7.92 €/km al netto dei pedaggi (2.80 €/km). Il corrispettivo unitario medio effettivo crescerà perciò dagli attuali 10.2 €/km a 10.7 €/km.

Il materiale a Nostra disposizione ci consente in teoria di aspettarci alcune novità positive, di cui ci riserviamo di verificare concreta applicazione:

- Potenziamento dei servizi con riferimento esplicito al **Piano Regionale Mobilità e Trasporti**, in base alla disponibilità infrastrutturale e finanziaria (segnaliamo che il PRMT, approvato a suo tempo con votazioni della Giunta e del Consiglio Regionale, è in totale contrasto con la logica del “treno che va fatto dove serve” ed è stato pubblicamente definito da Trenord un “libro dei sogni”);
- Riferimento esplicito all'applicazione dei titoli **STIBM** (integrati) e al lavoro comune con le **Agenzie TPL**;
- **Sistema di penalità più stringente e capillare** anche su aspetti qualitativi; attivazione delle penalità **anche in caso di forza maggiore; bonus per abbonamenti integrati**;
- Assenza di un sistema premiante (fallimento clamoroso del contratto vigente); “premiante” sarà quindi soltanto l'aumento degli introiti commerciali (titoli di viaggio e contrasto all'evasione tariffaria);
- Misura **dell'indice di affidabilità anche per i bus sostitutivi**;
- Istantanea accessibilità dei **dati sulle prestazioni del servizio** da parte di Regione Lombardia e speriamo anche da parte dei singoli cittadini;
- Condivisione con Regione dei principali dati di diagnostica per i rotabili finanziati dalla Regione (ad esempio i 176 convogli in arrivo);
- **Obbligo di servizi sostitutivi** in caso di soppressione;
- Obiettivo obbligatorio di **incrementare i viaggiatori** del Servizio Ferroviario Regionale;
- Obblighi per **l'accesso alle informazioni sul servizio** in tempo reale;
- Possibilità di subappalto (in generale per i servizi treno e con alcuni vincoli per quanto riguarda i servizi autobus).

Proponiamo inoltre di inserire tra gli obiettivi anche la creazione di un **indice per misurare la capillarità temporale del servizio ferroviario**. Ad esempio, quando un Comune fruisce di un servizio ferroviario ogni ora, si potrebbe assegnare un valore 0.5; quando dispone di un treno ogni mezz'ora 1.0, quando ci sono pochi treni con attese superiori a un'ora 0.2; invece quando, pur disponendo di una fermata, non è servito da treni (magari perché è stato sospeso il servizio in modalità ferroviaria), -1.0.

Firme:

Associazione MI.MO.AL.
Associazione Pendolari Novesi (APN)
Comitato Mobilità Ecosostenibile del Vimercatese
Comitato Pendolari Bergamaschi
Comitato Pendolari Como – Lecco
Comitato Pendolari Cremaschi
Comitato Pendolari della Bassa Bergamasca
Comitato Pendolari del Meratese
Comitato Pendolari Gallarate – Milano
Comitato Pendolari linea S6 Milano – Novara
Comitato Pendolari Romano
Comitato Pendolari Trenord Busto Arsizio
Comitato Trasporti Lecchese
Comitato Viaggiatori e Pendolari della Milano – Asso
Comitato Viaggiatori S9/S11
Comitato Viaggiatori Trenord Nodo di Saronno
Coordinamento Provinciale Pendolari Pavesi
InOrario: Comitato Pendolari linea Mantova Cremona Milano
Pendolino della Brianza – S7 Besanino
Rappresentanti della linea Domodossola – Arona – Milano
#sbiancalafreccia
UTP – Utenti del Trasporto Pubblico Regione Lombardia

Rappresentanti Regionali dei Viaggiatori:

Franco Aggio
Giorgio Dahò
Stefano Lorenzi
Francesco Ninno
Sara Salmoiraghi