

UNA CURA DEL FERRO PER LA LOMBARDIA

NOTA STAMPA

La rete ferroviaria regionale in Lombardia si estende per circa 2.000 Km con 421 stazioni (di cui 301 di Rfi e 120 di Ferrovie Nord), 330 treni e 2.300 corse. Negli ultimi 10 anni la domanda ferroviaria regionale è cresciuta in maniera esponenziale passando da 460 mila passeggeri al giorno nel 2003 a 700 mila nel 2013.

Va dato atto che la Lombardia investe 400 milioni di euro di risorse proprie per finanziare il settore dei trasporti, ma è soltanto la decima regione italiana nella graduatoria della spesa rapportata al numero degli abitanti. Il punto della questione è capire come li spende. Se si traccia un quadro generale della situazione, è evidente come su questo settore la Giunta sia immobile ed in grave ritardo aggravando di fatto una situazione già abbastanza critica.

Maroni nella conferenza stampa di fine anno 2013 aveva annunciato che il 2014 sarebbe stato l'anno della mobilità. Sono passati sette mesi e tutto è rimasto come era. Innanzitutto era stato promesso il piano della mobilità di cui la Regione Lombardia non si è mai dotata. La prima conferenza per la Valutazione ambientale strategica è stata convocata solo mercoledì scorso.

Nel 2012 il consiglio regionale ha approvato all'unanimità la legge regionale n. 6, che riforma radicalmente la disciplina che regola il trasporto pubblico regionale, con l'obiettivo di razionalizzare i servizi di trasporto ed evolvere verso un sistema più efficiente, efficace ed integrato.

Agenzie del trasporto pubblico locale.

La costituzione di cinque bacini di trasporto ovvero quelli di Bergamo, Brescia, (le uniche due già costituite e con presidente eletto), Milano-Monza-Lodi e Pavia, Cremona e Mantova (che sono ancora all'approvazione dello statuto) e Como, Varese, Lecco, Sondrio (in corso di adozione lo statuto). Attualmente 3 agenzie su 5 risultano inadempienti.

Secondo la legge, le agenzie dovevano essere istituite entro settembre 2013, la Giunta per ben due volte ha prorogato la scadenza prima al 31 marzo e poi al 30 giugno scorso.

Ad oggi, di fatto, la Lombardia rischia un taglio pari al 10% delle risorse del fondo nazionale trasporti, circa 85 milioni di euro assegnati in base al raggiungimento degli obiettivi prefissati un anno prima. Senza contare i contratti in scadenza al 31 dicembre 2014, già prorogati una volta nel 2013, che rischiano di paralizzare il trasporto pubblico lombardo.

Altro punto importante della legge riguarda la definizione dei costi standard. Ad oggi le risorse vengono distribuite in base alla spesa storica e non sulla base della richiesta reale dell'utenza. Regione Lombardia a febbraio ha annunciato l'arrivo di 62 nuovi treni per un investimento totale di 527 milioni di euro. Secondo il crono programma regionale entro maggio 2015 saranno disponibili 39 nuovi treni, altri 14 entro dicembre 2015 fino ad arrivare all'immissione totale entro l'inizio del 2016.

62 Treni nuovi

Le risorse regionali sono però, in buona parte, ancora quelle deliberate nel 2006 e rimaste ferme fino ad oggi. Per quanto riguarda la distribuzione dei nuovi vagoni lungo la rete ferroviaria, non c'è una programmazione coordinata e quindi non è possibile conoscere preventivamente le linee sulle quale vengono immessi i nuovi treni.

Il servizio ferroviario regionale non è per nulla migliorato ma al contrario, come si evince dalla delibera regionale del 17 ottobre 2014 , pesanti ritardi e continue cancellazioni sono all'ordine del giorno.

Disservizi

I dati ufficiali certificano come, su 40 linee, 14 sono soggette all'erogazione del bonus come rimborso per i disservizi. Gli indici di puntualità, inoltre, per tutti i mesi del 2013 sono inferiori fino al 10% rispetto ai corrispettivi mesi del 2011 e 2012.

A questo si aggiunge la riduzione dell'attività di pulizia dei vagoni e delle stazioni. Così come denunciato dalle imprese aggiudicatrici della gara, Trenord ha annunciato loro una ulteriore riduzione di attività, di risorse e di materiale rotabile da pulire rispetto ai termini fissati nella stessa gara di appalto; questa riduzione comporta un netto ed ulteriore peggioramento dei servizi igienici sui treni, nelle stazioni e sui treni più in generale.

LA PROPOSTA DEL PD

1) Bando di gara europea

Nonostante Trenord non abbia raggiunto standard di qualità del servizio accettabili e non abbia un solido piano industriale, così come confermato dagli stessi vertici della società alcuni mesi fa, la Giunta ha avviato la procedura per rinnovare il contratto di servizio a Trenord dal 1 gennaio 2015 al 31 dicembre 2020.

Il Pd invece chiede di indire una gara europea, così come ha fatto l'Emilia Romagna e si apprestano a fare Toscana e Veneto, sia per quanto riguarda gli investimenti per rimodernare il materiale rotabile sia per il servizio ferroviario. Nel bando di gara l'Emilia ha previsto la sostituzione in 30 mesi dell'80% della flotta verificando la disponibilità economica di banche e aziende che hanno partecipato al pre bando.

Cambiano 75 treni con un piano industriale che prevede il rientro dell'investimento di 600 milioni di euro in 22 anni. Anche in Lombardia si dovrebbe seguire questa strada.

Mettendo a gara il servizio noi proponiamo di predisporre un piano industriale con una previsione di rinnovo del 60% del parco rotabile (200 treni che si andrebbero ad aggiungere ai 62 nuovi treni annunciati dalla Giunta e ai 70 già adeguati) per un investimento di 1 miliardo e 600 milioni di euro da recuperare con un piano di ammortamento in 22 anni. Dal 1 gennaio 2016 sarebbe quindi possibile prevedere il rinnovo di 330 treni.

Attualmente la Regione Lombardia non ha ancora deciso che strada prendere. Hanno confermato il contratto di servizio a Trenord dandosi un anno di tempo (e quindi fino a dicembre) per verificare possibili alternative. Dati del trasporto pubblico della regione Emilia Romagna - 267 stazioni attive sul territorio emiliano-romagnolo

- oltre 900 treni al giorno
- oltre 41 milioni di passeggeri all'anno e circa 143.000 al giorno sui servizi ferroviari di competenza regionale
- 1.400 km di rete ferroviaria, circa 1.050 di competenza statale e 350 di competenza regionale

2) Interventi infrastrutturali

Possibili utilizzando i fondi europei previsti (Fondo per lo sviluppo e la coesione) per i prossimi 7 anni (un totale di 54 miliardi di euro per l'Italia). Si utilizzino per sostenere in ogni città la creazione di centri di interscambio ferro-gomma in prossimità delle stazioni ferroviarie rigenerando i vecchi scali ferroviari, vuoti e abbandonati, e le aree limitrofe.

In questo modo si favorisce la mobilità sostenibile dando la possibilità all'utente di utilizzare bici, auto elettriche o bus di linea interscambiabili con il mezzo ferroviario. Inoltre tra gli investimenti è fondamentale è necessario eliminare i passaggi a livello, ancora troppi in Lombardia e motivo di ritardi delle corse, e il raddoppio selettivo dei binari in alcune tratte a binario unico.

3) Titolo unico di viaggio

Entro un anno, in previsione di Expo, si introduca un'unica tessera con la quale si può viaggiare ovunque e con qualsiasi mezzo (treno, bike e car sharing e bus). Anche da questo punto di vista la regione Emilia Romagna è all'avanguardia: hanno indetto un bando di gara ad hoc per avere una tessera unica di trasporto regionale ricaricabile dal 1° gennaio 2015.

L'obiettivo è aumentare la mobilità sostenibile puntando decisamente sulla cura del ferro e sull'intermodalità ferro gomma ottenendo insieme la riduzione dell'inquinamento atmosferico e gas serra, obiettivi prioritario che l'Europa ha dato a tutti i paesi membri.