

LegnanoNews

Le news di Legnano e dell'Alto Milanese

Treni, il servizio ancora a Trenord: «Era veramente l'unica possibilità?»

Marco Tajè · Tuesday, January 7th, 2020

«Il servizio ferroviario sarà affidato da Regione Lombardia a Trenord per dieci anni: era veramente l'unica possibilità?». Se lo chiedono i **Comitati e i rappresentanti dei viaggiatori lombardi**, che hanno analizzato anche la bozza di affidamento del servizio dal 2021 al 2030.

La nota è sottoscritta da una ventina di Comitati, tra cui quello della Gallarate-Milano, quello del Nodo di Saronno e ancora quello di Busto Arsizio.

«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 Srl». Una scelta, sottolineano i Comitati, che si poteva già intuire da alcune dichiarazioni rilasciate dall'assessore Claudia Maria Terzi.

[pubblicità] Non è la scelta in sé dell'affidamento diretto senza gara, che Comitati e Rappresentanti dei viaggiatori contestano. *«Le perplessità»* sono invece sui contenuti e gli obiettivi del Contratto di Servizio allo studio, che **avrebbe un valore complessivo di circa 5 miliardi di euro**, confermerebbe il chilometraggio di percorrenze attuale (44.800.000 treni-km annui, con previsione di un aumento della produzione fino a 53 000 000 treni × km annui, pagati 7.92 €/km al netto dei pedaggi (2.80 €/km).

«Affidare per altri dieci 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 predispona 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?». Ipotizzando anche che una eventuale gara possa riguardare ad esempio alcune direttrici a basso traffico, «quelle che Trenord ritiene superflue, oltre che fastidiose per la propria gestione industriale». I Comitati citano polemicamente la frase "il treno è costoso e va

fatto dove serve”, sintesi dell’idea dell’ad di Trenord che ci siano troppi treni su direttrici secondarie.

Al contempo **viene chiesto a Regione Lombardia di dimostrare «l’assenza di alternative praticabili»**, di garantire *«totale trasparenza nella contrattazione con Trenord, non solo di fronte ai Comitati, ma di fronte a tutti i contribuenti»*, di assicurare il ripristino del servizio ferroviaria per tutte le corse ancora oggi – da più di un anno – svolte con autobus sulle linee Seregno-Carnate, Rovato-Bornato, in Valtellina. E infine *«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)».

Tra gli aspetti positivi su cui ci si aspetta una evoluzione un **potenziamento dei servizi con riferimento esplicito al Piano Regionale Mobilità e Trasporti, la progressiva applicazione dei titoli STIBM** (integrati), un indice di affidabilità anche per i bus sostitutivi, l’accesso trasparente ai dati sulle prestazioni del servizio (*«da parte di Regione Lombardia e speriamo anche da parte dei singoli cittadini»*), l’obbligo di servizi sostitutivi in caso di soppressione. I Comitati infine propongono anche **«la creazione di un indice per misurare la capillarità temporale del servizio ferroviario»**.

This entry was posted on Tuesday, January 7th, 2020 at 11:22 am and is filed under [Cronaca](#), [Lombardia](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.