

MalpensaNews

Servizio “affidato a Trenord per altri dieci anni”, la protesta dei Comitati pendolari

Roberto Morandi · 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 lunga 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.

Non è la scelta in sé dell'affidamento diretto senza gara, che Comitati e Rappresentanti dei viaggiatori contestano. «Le **perplexità**» 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».

7 gennaio 2020

«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 8:38 am and is filed under [Milanese](#), [Piemonte](#), [Varesotto](#)

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