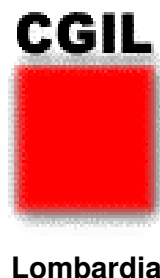


# Notizie del Territorio



n. 4 dicembre 2006

*a cura del dipartimento Territorio – Ambiente e Sicurezza*

---

## NUMERO MONOGRAFICO SUL TEMA DELLA MOBILITA', TRASPORTI E INFRASTRUTTURE IN LOMBARDIA

Sono riportati i documenti e le proposte elaborate dal gruppo di lavoro composto da rappresentanti delle strutture confederali territoriali e delle categorie regionali e coordinato dal dipartimento territorio.

Il dipartimento in occasione delle festività Vi augura  
Buon Natale e Felice Anno Nuovo

---

## La proposta sui temi delle mobilità e delle infrastrutture

---

In questo numero monografico del Notiziario pubblichiamo i documenti elaborati dall'apposito gruppo di lavoro che il dipartimento Territorio- Salute e Sicurezza ha costituito con l'apporto delle strutture territoriali e delle categorie regionali per definire una proposta condivisa sui temi della mobilità e delle infrastrutture.

All'indomani del primo ed unico incontro con l'Assessore Raffaele Cattaneo, svoltosi lo scorso 19 settembre, abbiamo lavorato attorno ai problemi della mobilità con riunioni di tutto il gruppo di lavoro o per argomenti specifici quali le infrastrutture, il servizio ferroviario, il trasporto pubblico locale, il sistema aeroportuale.

E' stato fatto un ottimo lavoro, ed il gruppo di lavoro ci consegna una valida proposta per essere portata a confronto con Cisl ed Uil al fine di costruire una conseguente piattaforma da portare a confronto con le controparti istituzionali e datoriali.

Nel frattempo il Tavolo per Milano/Lombardia è stato istituzionalizzato con D.P.C.M. ed avrà una funzione aggiuntiva alle relazioni che attualmente regolano i rapporti negoziali tra le parti per i rispettivi livelli quali quello nazionale, regionale, provinciale e comunale.

Questi i temi che di volta in volta saranno oggetto del Tavolo per Milano/Lombardia

- a) coesione sociale, sicurezza dei cittadini e lavoro
- b) infrastrutture materiali e immateriali

- c) applicazione del Titolo V della Costituzione
- d) sviluppo produttivo guardando con particolare a quello industriale.

La CGIL Lombardia è un soggetto interessato allo svolgimento dei temi del Tavolo e dovrà essere parte integrante della delegazione sindacale che parteciperà agli incontri con la rappresentanza del Governo Nazionale.

Al tempo stesso dobbiamo recuperare un ruolo negoziale con la Giunta Regionale sui temi che di volta in volta saranno oggetto di scelte del Tavolo.

I livelli istituzionali non possono escludere, dagli interventi che saranno fatti, i rappresentanti dei lavoratori e dei pensionati.

Quando si interviene ad esempio sulle infrastrutture per migliorare la mobilità dei cittadini e delle merci della nostra regione si hanno ricadute sugli interessi che il sindacato rappresenta. Quindi è indispensabile aprire un confronto con le organizzazioni sindacali per rendere l'intervento efficace e tramutare in atti concreti le scelte del Tavolo.

I documenti elaborati dal gruppo di lavoro sui problemi della mobilità dei cittadini lombardi sono un importante contributo per dare una risposta positiva alla forte e qualificata domanda di trasporto presente nella nostra regione.

Il contenuto dei nostri documenti rappresenta un interessante contributo alla piattaforma rivendicativa del sindacato unitario. Essa dovrà essere portata al confronto sia nel Tavolo per

Milano sia in quelli assessoriali della Giunta Regionale.

Nel caso il Tavolo dell'Assessore R. Cattaneo non produrrà gli effetti

desiderati, dovremo prevedere un momento di mobilitazione con presidio sotto il Palazzo della Regione Lombardia.

Franco Giuffrida

---

## Infrastrutture in Lombardia

---

La Lombardia rappresenta l'area più popolata e industrializzata del Paese: 9,4 milioni di abitanti dei quali:

- **2.800.000 nell'area metropolitana,**
- **1.300.000 nel solo comune capoluogo,**

A Milano si registra una densità abitativa:

- **5 volte superiore alla media regionale**
- **10 volte superiore alla media nazionale.**

In Regione le imprese insediate sono circa 800.000 di queste oltre il 90% hanno meno di 10 dipendenti, danno lavoro a oltre 4, 2 milioni le persone occupate tra lavoro autonomo e dipendente con un tasso d'occupazione del 52,3%, 7 punto superiore alla media nazionale, 1 punto superiore alla media U.E.

**La densità delle imprese è di oltre 33 unità per Km<sup>2</sup>, doppia rispetto alla media nazionale,**

- **Il 60% delle attività produttive è insediata nell'area metropolitana,**

Milano e la Lombardia sono un crocevia di prima grandezza nel sistema delle relazioni internazionali

- **un territorio che nel bene e nel male , incrocia e determina i destini del Paese.**

**EPPURE QUEST'AREA È PROSSIMA AL TRACOLLO DELLA SUA RETE DI TRASPORTO PER EFFETTO DEL COMBINATO DI TRE FATTORI:**

- **15/20 anni di ritardo nella dotazione infrastrutturale, mentre nel contempo è aumentato del doppio i mezzi circolanti e del triplo la quantità delle merci trasportate su gomma,**
- **crisi acuta nel soddisfare la domanda infrastrutturale di strade e ferrovie che sono rimaste pressoché le stesse,**
- **la difficoltà delle maggiori imprese del comparto: dalle FS all'Alitalia, dall'Anas alle ex Municipalizzate.**

### **DOMANDA DI MOBILITÀ NEL MEDIO PERIODO**

Le nostre valutazioni, seppure con metodologia diversa, arrivano alla stessa conclusione del **“Libro Bianco sui Trasporti”** dell'Unione Europea.

La domanda di mobilità subirà, nei prossimi 6/7 anni, un'ulteriore crescita e tanta parte di essa riguarderà il territorio lombardo.

- Le ferrovie dovranno far fronte ad un aumento di traffico **passaggeri e merci del 38%**;
- Per le strade è previsto un incremento della mobilità **delle persone del 21%, delle merci del 38%**
- Nel trasporto aereo è ipotizzata una crescita della domanda del 4/5% ogni anno (l'Italia è il Paese industrializzato che meno di tutti utilizza questa modalità )

**In Lombardia si prevede che passerà dagli attuali 37 mln di passeggeri:**

- a 47 milioni tra 5 anni
- a 60 milioni tra 10 anni

**Sempre che il sistema attuale riesca a raccogliere questo tasso di crescita.**

#### **LO STATO ATTUALE**

L'intero settore dei trasporti e della mobilità esce con un saldo negativo dai 5 anni del governo precedente. Le grandi opere non sono state avviate e lo scarto, fra quelle approvate, i cantieri aperti e gli stanziamenti effettivi, è enorme.

In Lombardia e in Milano lo scostamento è ancora più marcato. In grossa misura esso è addebitabile ai conflitti perenni dei tre livelli istituzionali: Regione, Provincia, Comune.

**Essi hanno in capo le competenze per:**

- **programmare** le politiche territoriali
- **promuovere** con il Governo nazionale le dotazioni infrastrutturali
- **governare** tutti i fattori della mobilità attraverso un vero sistema di trasporti integrato

**Ciò non è successo!! Il risultato è sconcertante, soprattutto nel nodo metropolitano.**

- **Grave congestione del traffico stradale.**

L'allarme ambientale è sempre più frequente. I rischi continui di blocchi nella circolazione, ormai interessano tutta la grande conurbazione, che da Milano si estende verso i poli pedemontani di Varese, Como, Bergamo.

- **Completa saturazione delle linee ferroviarie.**

La sovrapposizione delle diverse tipologie di traffico in unica rete (treni merci, intercity, eurostar, treni regionali), condizionano non poco la circolazione.

**In questa situazione, almeno per i prossimi 3 anni:**

- **è possibile** migliorare la qualità del servizio: sotto il profilo delle pulizie, del comfort, delle informazioni dei ritardi o guasti
- **è arduo** maggiorare l'offerta passeggeri
- **è quasi impossibile** recuperare alla mobilità ferroviaria quote significative di traffico merci su gomma.

#### **OPPORTUNITÀ**

La situazione nel trasporto ferroviario regionale rimarrà di grave emergenza fino a quando, cioè, saranno non saranno completate una serie di opere infrastrutturali, progettate in gran parte a fine anni '90, tutte coperte dai finanziamenti o approvate in "**Legge Obiettivo**" e quindi di certa realizzazione:

- **Alta Capacità** - linea Milano - Bologna - Roma - Napoli
- **Alta Capacità** - linea Torino - Milano con nuova fermata a Rho - Fiera
- **1° Passante Ferroviario** da Milano con attestazione a Rogaredo

- **Quadruplicamento** tratta Pioltello - Treviglio
- **Raddoppio** linea Milano – Bergamo, con la soluzione dell'innesto a Treviglio (il cosiddetto "salto di montone")
- **Collegamento** Milano Centrale - Malpensa
- **Quadruplicamento** tratta Cadorna - Bovina
- **Raddoppio** linea Milano - Lecco
- **Raddoppio** sulla linea Milano – Mortara di 20 km sui 40 complessivi
- **Progetto** SCMT Nodo Milano
- **Sistemazione** PRG di Milano Rogoredo e Certosa
- **Altri interventi** nella stazione di Milano Centrale.
- **Collegamento** Malpensa Gallarate
- **Potenziamento** infrastrutturale tratta Gallarate Rho
- 

**Si tratta di opere che, se compiutamente realizzate nei tempi previsti, muteranno positivamente l'infrastruttura ferroviaria in Lombardia, soprattutto nel Nodo metropolitano.**

I gestori (Trenitalia e FNM) prevedono una capacità teorica di maggiore offerta del 20/25%.

Se ciò si realizzasse saremmo in presenza di un incremento pari a quella realizzato negli ultimi 40 anni.

#### **INTERROGATIVI DI FONDO**

**Però, non è affatto scontato che dalla "capacità teorica" si passi ad un aumento concreto di treni regionali e merci. Il riempimento delle tracce che saranno liberate dal sistema ad Alta Capacità, non è automatico, soprattutto nelle fasce orarie di punta per il trasporto dei pendolari.**

Anzi, il rischio che le imprese attuali non abbiano le carte in regola per far fronte alle potenzialità è purtroppo molto alto.

**Perciò, proprio per evitare un paradosso incomprensibile, bisogna pensarci ora per allora.**

Alla Regione chiediamo di pianificare con i gestori l'utilizzo delle nuove tracce, per riorganizzare con il parco dei mezzi circolanti e di quelli nuovi previsti, la maggiore capacità di treni e percorrenze realizzabili.

Chiediamo inoltre che si avvii in parallelo un confronto con le OO.SS. dei lavoratori per negoziare le modifiche che si rendessero necessarie all'organizzazione del lavoro.

#### **AZIONI PREVENTIVE**

##### **Infatti ci sarà bisogno:**

- **Di una contribuzione aggiuntiva** da parte della Regione di 50/60 mld di Euro all'anno,
- **Dell'acquisto di materiale rotabile** (la Regione, al momento ha stanziato solo 300 mln di Euro),
- **Di una riorganizzazione complessiva** degli orari, sul modello del cadenzamento,
- **Dell'integrazione tariffaria** treno/gomma/urbano/extraurbano, spostando alle istituzioni le responsabilità oggi affidate alle imprese,
- **Di una riorganizzazione** delle prestazioni e degli orari di lavoro,
- **Di piani di formazione** professionale per parte del personale,
- **Di una capacità delle imprese** di essere pronte ai servizi aggiuntivi,
- **Di un potenziamento** del settore manutentivo,
- **Di un miglioramento** netto del livello delle pulizie.

**E tutto ciò non basta a sanare la mancanza di infrastrutture. Recuperare i ritardi accumulati è arduo, ma ancora possibile!**

## **INTERVENTI PRIORITARI ED INDISPENSABILI**

Bisogna individuare con lucidità le cose da fare, le opere da realizzare ricercando, dentro un quadro di compatibilità ambientale, il giusto legame tra investimenti e risorse.

### **Concentrando queste ultime almeno su alcuni assi strategici:**

- **Il Corridoio 5**, compreso il collegamento ferroviario fra Italia e Francia
- **Il potenziamento** del sistema autostradale, prevedendo, oltre ai lavori di realizzazione in corso della 4<sup>a</sup> corsia nel tratto Bergamo – Milano della A.4:
  - la realizzazione della **Pedemontana**.
  - la **Tangenziale** esterna di Milano
  - la **Bre.be.mi**
  - l'Asse **Piacenza – Mantova**
  - le Tangenziali **Varese-Bergamo-Como**
- **L'intervento** di riqualificazione della rete viaria esistente
- **Gli accessi** ai Valichi Alpini, sia ferroviari che stradali
- **Il completamento** delle opere di accesso all'Aeroporto di Malpensa, da Sud e da Nord
- **Collegamento** fra i 4 aeroporti lombardi : Malpensa – Linate – Orio al Serio - Montichiari
- **Le nuove linee** di metropolitana nel Nodo di Milano
- **Il completamento** delle opere ferroviarie in Fiera Rho/Pero

**Opere di rilevanza strategica che richiedono un intervento, non solo pubblico e non solo del Governo centrale.**

Nel caso della **Bre.be.mi**, per esempio, qualora vi fossero dei privati in project-financing, si potrebbe agire flessibilmente nel regime di concessione.

Oppure, in loro assenza , totale o parziale, si potrebbe utilizzare la Direttiva Costa-Ciampi del 1998 (possibilità di traslare il debito residuo alla scadenza dei 19 anni e 6 mesi, all'eventuale nuovo vincitore della gara).

Così come le altre concessioni, dovrebbero essere regolate con un più chiaro legame con il sistema tariffario, la redditività, gli investimenti, il servizio.

**Riteniamo, inoltre, che la Regione Lombardia debba garantire il controllo di tutto il sistema degli appalti, impegnandosi anche a scongiurare, nella costruzione delle opere, il ricorso al lavoro nero, a quello irregolare e l'abbassamento dei livelli di sicurezza.**

## **MERCI E LOGISTICA**

Infine, e non per ordine di importanza, bisogna riprendere il tema della movimentazione delle merci.

E anche se queste attività/modalità sfuggono alla competenze specifiche di Regione, Provincia, Comune, i livelli istituzionali dovrebbero ricomprenderle dentro:

- **la Programmazione dei Piani della Logistica territoriale**
- **la Pianificazione di interporti – piattaforme logistiche.**

Incredibile, ma purtroppo vero: il territorio metropolitano non ha né gli uni, né le altre.

Né tanto meno queste infrastrutture sono presenti nella sua conurbazione più ampia.

### **Eppure a suo ridosso transita:**

- **Più del 60%** delle merci movimentate nell'intero Paese
- **Circa il 30%** di esse hanno origine o destinazione proprio nella realtà metropolitana.

A seguito dell'abbandono definitivo del grande Interporto di Lacchiarella, una delle precedenti Giunte Regionali aveva abbozzato l'idea di costruire, attorno a Milano dei centri intermodali per favorire il riequilibrio governato tra gomma e ferro.

#### **QUEL PROGETTO È STATO ABBANDONATO MENTRE DOVREBBE ESSERE RIPRESO.**

Una idea potrebbe essere la riconversione degli scali ferroviari attualmente sottoutilizzati o abbandonati quali: Farini, Certosa, Graco-Pirelli, Porta Genova, Porta Romana: l'utilizzo di queste aree come centro intermodale potrebbe rappresentare un sistema distributivo funzionale, operante 24 ore al giorno, per non intasare le poche ed insufficienti arterie stradali e ferroviarie, oggi al limite del collasso.

Bisogna al tempo stesso per le merci in transito, baipassare Milano e il suo nodo ferroviario e trovare itinerari alternativi per evitare il passaggio in città.

Si devono potenziare gli itinerari a nord e sud di Milano definite "gronde ferroviarie" in modo che le merci possano avere uno scorrimento ottimale.

Una gronda a nord seguendo l'itinerario Novara-Saronno-Seregno-Bregamo-Brescia, collegando le merci provenienti dal nord Europa verso le località ad est e ovest di Milano e una gronda a Sud seguendo l'itinerario Novara-Pavia-Cremona-Mantova-Verona collegando le merci provenienti dai porti di Genova e di Gioia Tauro verso le località ad est e ovest di Milano e verso il Nord Europa.

Dobbiamo affermare con forza e senza ritardi ideologici, che la regione richiede la dotazione di infrastrutture indispensabili a garantire il trasferimento delle merci dalla gomma al ferro e una dotazione di strade in grado di ridurre le criticità attuali.

vanno valutate con attenzione le conseguenze che le nuove arterie possono avere sull'impatto ambientale e sull'uso del territorio che è indubbiamente esiguo e fortemente insediato, ma mentre si discute, bisogna sapere che le merci non stanno ferme ad aspettare la conclusione del dibattito: **gli operatori si "arrangiano" e nel farlo non si pongono il problema, scaricando tutto il traffico merci sulla viabilità con conseguenze drammatiche per la mobilità e l'aria che si respira.**

---

## **Il sistema aeroportuale lombardo**

---

La Lombardia è dotata di 4 aeroporti con funzioni e dimensioni diverse tra loro, ma complementari per rispondere ad una domanda sempre più crescente per il trasporto passeggeri e merci, essi sono:

- **Malpensa:** aeroporto Hub con prevalenza di voli internazionali ed

intercontinentali, nazionali in coincidenza e Cargo.

Ha movimentato nel 2005 19,5 milioni di passeggeri e quasi 400.000 tonn. di merci.

Si prevede che quest'anno si attesti, oltre i 22 milioni di passeggeri e oltre 500.000 tonn. di merci.

- **Linate:** city airport di Milano con prevalenza di voli interni, con scali

nell'area europea è una significativa presenza di low cost.

Ha movimentato nel 2005 oltre 9 milioni di passeggeri.

E' previsto per quest'anno un movimento di 9,8 milioni di passeggeri.

- **Orio al Serio:** aeroporto prevalentemente utilizzato da vettori low cost nazionali e internazionali e courier.

Ha movimentato nel 2005 oltre 4,3 milioni di passeggeri e 130.000 tonn. di merci.

Si prevede che quest'anno incrementi a 5,5 milioni di passeggeri e 200.000 tonn. di merci.

- **Montichiari:** ex aeroporto militare, da alcuni anni un aeroporto civile, con funzioni di cargo a lungo raggio, voli charter e collegamenti regionali e nazionali.

Ha movimentato nel 2005 oltre 400.000 passeggeri e 20.000 tonn. di merci.

Si prevede per quest'anno 300.000 passeggeri e 30.000 tonn. di merci.

A partire dal gennaio 2007 le Poste italiane hanno deciso di attestare su Montichiari la sua base operativa del trasporto aereo postale con 13 voli giornalieri e un volume di oltre 40.000 tonn. anno.

Il trasporto aereo è il settore che ha avuto l'indice di crescita straordinario, grazie anche all'esplosione del fenomeno dei voli low cost.

Se dieci anni fa il numero complessivo in Italia di passeggeri era stato di 65 milioni, quest'anno si stima che raggiunga i 125 milioni e fra 10 anni si prevede che superino di gran lunga i 200 milioni di passeggeri trasportati.

In Lombardia erano 16 milioni i passeggeri trasportati 10 anni fa, quest'anno si prevede che siano oltre 37 milioni.

Questo sviluppo è dato da più fattori: riduzione delle tariffe, aumento dell'offerta, liberalizzazione delle compagnie aeree, propensione all'utilizzo del trasporto aereo sia per affari che soprattutto per turismo, incremento delle capacità aeroportuali. Nonostante questo la Lombardia rischia di non essere in grado di raccogliere la nuova domanda.

L'industria aeromobili, le compagnie aeree, i tour operator, le società aeroportuali e istituti di ricerca stimano una crescita costante nei prossimi anni tra il 4 e il 6% all'anno.

Questa crescita movimenterà negli aeroporti Lombardi, dagli attuali 37 milioni a 47 milioni nei prossimi 5 anni e ad oltre 60 milioni fra 10 anni i passeggeri trasportati.

Una stima questa che riteniamo per difetto se è vero che l'Italia è il paese che tra quelli industrializzati utilizza meno il trasporto aereo.

L'esperienza di questi anni ha dimostrato che le compagnie straniere e le low cost hanno coperto una domanda di mercato che la compagnia di bandiera Alitalia ha gradualmente perso. Questa tendenza aggressiva delle compagnie low cost e non solo, continuerà in una strategia che punta a soddisfare sia la clientela d'affari collegando il nord Italia all'Europa e al mondo che quella rivolta al mercato a basso costo presente in particolare nei piccoli aeroporti.

Siamo convinti che sia un errore strategico il ridimensionamento di Alitalia e grave la sua incapacità di essere concorrenziale sul mercato.

Rimane però il fatto che Alitalia ha, salvo rare eccezioni, un bilancio in passivo da circa 30 anni. Perdeva nel monopolio e sta perdendo nel libero mercato. Perdeva prima della nascita di Malpensa (1998) e continua oggi, mentre le altre compagnie di importanza

nazionale hanno ripreso a fare utili, dopo lo shock del 2001.

Basterebbero questi dati ad evidenziare che affrontare le ricorrenti crisi con una visione contingente ed emergenziale non produce una inversione del ruolo e della prospettiva di Alitalia.

Ad ogni crisi è seguito un piano industriale che ha bruciato miliardi di euro, mentre la compagnia continuava a perdere quote di mercato e prestigio.

Si è sottovalutato l'apertura dei mercati e mentre molte compagnie procedevano ad alleanze, Alitalia continuava nel suo splendido isolamento.

Rimaniamo convinti che l'unico progetto strategico, purtroppo fallito, era l'alleanza con KLM, con al centro l'hub di Malpensa.

L'azienda è sbilanciata con il 90% del personale posizionato nel centro/sud in gran parte a Fiumicino, mentre l'azienda ha un introito per il 60% nel nord Italia.

Ovviamente, non è un problema geografico, ma squisitamente economico poiché, a differenza dell'industria, nei trasporti la produzione si realizza dove il personale opera. Salvo caricarsi di enormi costi dovuti a diseconomie di gestione.

Non ci sono ricette facili né è possibile pensare ad ulteriori esborsi di risorse pubbliche.

Ci auguriamo che l'intervento del Governo e del Presidente del Consiglio Prodi che si è impegnato in prima persona a ricercare, anche attraverso alleanze di Alitalia con partner internazionali e con un nuovo strategico e credibile piano industriale, si possa rilanciare la compagnia di bandiera.

In attesa che si trovi una via d'uscita per Alitalia, rimane la domanda se a fronte comunque di una prospettiva di incremento dei volumi di traffico passeggeri e merci, la Lombardia sia pronta a supportare questa domanda.

Oggi sicuramente non è possibile con l'attuale dotazione infrastrutturale sia aeroportuale che dei collegamenti

stradali e ferroviari, soddisfare nuova domanda.

Necessita a nostro avviso che il sistema aeroportuale Lombardo, dentro una programmazione nazionale, si specializzi in due sottosistemi:

- **Quello di Malpensa e Linate, a prevalenza rivolta al traffico nazionale e internazionale (oltre al cargo a Malpensa)**
- **Quello di Orio e Montichiari, a prevalenza low cost, charter e cargo (oltre ai courier e postale)**

Allo scioglimento di questi nodi sono subordinati i necessari interventi di potenziamento delle aerostazioni, in particolare Malpensa per il suo ruolo di hub, per migliorare la movimentazione degli aeromobili in fase di sosta o di arrivi/partenza, compiendo scelte per pur tenendo conto della delicatezza che gli aeroporti hanno sull'impatto ambientale e le aree residenziali, sono necessarie per consentire lo sviluppo del sistema che ricordiamo a benefici riflessi sull'occupazione diretta e indotta.

In tal senso si pone il problema se la SEA, la società di gestione di Malpensa e Linate, oltre che azionista di minoranza nella società di gestione di Orio, che versa in grosse difficoltà finanziaria, possa essere in grado di affrontare un piano industriale oneroso che risponda alle esigenze di sviluppo degli aeroporti.

Il Comune di Milano che detiene 84% delle azioni SEA, ha la responsabilità di dare risposte chiare sul futuro della società, su come reperire le risorse necessarie agli investimenti e su quali strategie operare (collocazione in borsa, ingresso di investitori istituzionali e/o privati).

Siamo contrari alla cessione del controllo della società a privati, mentre riteniamo sia necessario una strategia

che agendo sulle concessioni, possa impegnare nuovi partners in una strategia di investimenti e sviluppo, nella salvaguardia dell'interesse pubblico nel trasporto aereo.

Infine per quanto riguarda le opere infrastrutturali stradali e ferroviarie di accesso agli aeroporti, in particolare su Malpensa, chiediamo alla Regione di dare attuazione alla realizzazione del piano delle opere già previste, sollecitando in tal senso anche il Governo, nell'occasione della prossima riunione del tavolo istituzionale, a garantire impegni di investimento sulle

opere strategiche già indicate dal documento congiunto Regione e Province Lombarde lo scorso 29 luglio in occasione della visita del ministro dei trasporti Di Pietro.

Si ritiene inoltre più rispondente alle esigenze dell'utenza articolare il servizio di trasporto ferroviario su Malpensa con:

- Servizio diretto Milano Centrale - Malpensa
- servizio pendolare attraverso il passante sulla linea Rogoredo-Malpensa (a completamento 2008 dell'infrastruttura).

---

## Il trasporto ferroviario regionale

---

Il trasporto ferroviario regionale rappresenta uno dei nodi strategici per affrontare in modo efficace l'attuale congestione della mobilità nella nostra regione.

Purtroppo assistiamo ad una vera e propria emergenza del servizio ferroviario.

Congestione e saturazione della rete, materiale insufficiente e con anzianità media elevata, indice di puntualità e di pulizie delle carrozze sotto le attese, stazioni inadeguate con scarsa o inesistente informazione e accoglienza e spesso prive di parcheggi.

Una crisi del sistema del trasporto ferroviario regionale che sta creando esasperazione, prova ne è la nascita, praticamente su ogni linea regionale di comitati di utenti e pendolari, che in questi anni ha fatto sentire la propria protesta.

I due gestori storici del servizio regionale, Trenitalia e FNM, sollecitati a dare risposte strutturali per il miglioramento delle infrastrutture e del servizio, appaiono incapaci nel breve

periodo a soddisfare i bisogni dell'utenza.

La Regione deve assumere, in quanto proprietaria di FNM e firmataria del contratto di servizio con Trenitalia, un ruolo più incisivo nel scommettere sul rilancio del sistema ferroviario regionale.

Non vi è dubbio che dopo una stasi, durata circa 20 anni, e di cui paghiamo oggi le conseguenze, siamo in presenza di un quadro di prospettiva, almeno per le infrastrutture, molto positivo.

Nell'arco dei prossimi tre anni, con cadenze diverse, se si mantengono gli impegni finanziari assunti con gli accordi di programma e i tempi dei lavori, si completeranno le seguenti opere:

- Alta velocità/capacità sulla linea Milano-Bologna-Roma-Napoli,
- Alta velocità/capacità sulla linea Milano-Torino (tratto da completare Novara-Milano), con la nuova fermata Fiera/Rho,

- Prolungamento del passante ferroviario di Milano con attestazione a Rogoredo,
- Quadruplicamento della tratta Lambrate-Treviglio,
- Raddoppio della tratta Treviglio-Bergamo,
- Collegamento diretto Malpensa con la stazione Centrale di Milano,
- Quadruplicamento della linea FNM Cadorna-Bovisa,
- Raddoppio della linea Milano Mortara dei tratti Mortara-Parona e Milano S. Cristoforo-Cascina Bruciata, pari a 20 Km. sul totale dei 40 km. della linea,
- Completamento del raddoppio della linea Lecco-Milano,
- Progetto SCMT del nodo di Milano,
- Sistemazione a PRG di Milano Rogoredo e Certosa e interventi di ammodernamento sulla stazione di Milano Centrale,
- Collegamento Malpensa Gallarate e potenziamento infrastrutturale tratta Gallarate Rho.

A queste opere si devono aggiungere i necessari investimenti sulla rete e nel passante per migliorare le infrastrutture e gli interventi di manutenzione.

Volutamente abbiamo omesso di richiamare le opere solo parzialmente finanziate o quelle solo approvate nella legge obiettivo e che mancano di copertura, fermandoci esclusivamente sulle opere pressoché di certa ultimazione.

Questo perché vogliamo partire da una analisi che non sia il libro dei sogni o l'elenco della spesa, ma sostenere quegli interventi che rappresentano nei prossimi anni una concreta soluzione al miglioramento del servizio.

Se si può concretamente prospettare un significativo miglioramento delle potenzialità di offerta sulle linee che le opere infrastrutturali consentiranno, va

detto che appaiono insufficienti gli impegni necessari per l'ammodernamento del materiale rotabile e il potenziamento organizzativo del servizio.

Perché si possa cogliere appieno le potenzialità che le nuove tracce che si creeranno nei prossimi tre anni (per le Fnm fin dal prossimo mese di agosto 2007), siano pienamente utilizzate per migliorare la quantità e la qualità dei mezzi circolanti, si richiede:

- Un contributo aggiuntivo alle risorse già investite quantificato dalla Regione in circa 50/60 milioni di euro anno
- Un impegno all'acquisto da subito di materiale rotabile (aggiuntivo a quelli che Trenitalia e Fnm hanno già acquistato e che si preveda vengano messi in servizio nei prossimi due anni), rivolto sia alla sostituzione di carrozze e treni vetusti sia ad incrementare il parco mezzi complessivi
- La riorganizzazione complessiva degli orari su modelli di cadenza che consenta un effettivo aumento dell'offerta di treni nelle ore di maggior frequenza
- Una riorganizzazione complessiva del servizio di manutenzione e sicurezza della rete e del materiale rotabile, che consenta anche il parziale recupero di una parte delle vecchie vetture, potenziando le officine e garantendo una effettiva organizzazione degli interventi. Nell'occasione chiediamo di conoscere dai gestori il quadro organizzativo della manutenzione compreso i lavori dati in subappalto
- La messa in discussione dell'attuale servizio di pulizia dei treni che risulta insufficiente per quantità e

- qualità degli interventi svolto dalle imprese in appalto
- 
- Rivedere e migliorare i servizi di informazione e accoglienza nelle stazioni, il servizio di biglietteria, che nelle stazioni prive di personale sia effettivamente fruibile con mezzi automatici attivi
- Prevedere da parte dei gestori l'inserimento di nuovo personale, in quanto l'incremento avvenuto negli ultimi anni risulta insufficiente a garantire nuove prestazioni e l'esodo fisiologico
- Programmare la formazione professionale in tempo utile affinché il personale inserito risponda ai criteri di capacità professionale nel gestire un sistema di mezzi e di reti sempre più complesso e articolato
- Vanno affrontati in sede aziendale con anticipo la necessaria riorganizzazione delle prestazioni e degli orari di lavoro del personale in funzione di rispondere alla maggiore domanda di servizi
- In previsione del potenziamento del servizio ferroviario bisogna:
  - a) prevedere un piano dei servizi che integri il trasporto ferro con la gomma, riorganizzando il trasporto pubblico in modo da ampliare l'offerta, evitando sovrapposizioni di linee e garantendo orari in coincidenza tra i diversi vettori,
  - b) prevedere un piano parcheggi di prossimità alle stazioni e di interscambio in grado di favorire un facile e veloce accesso alle stazioni.

Riteniamo che queste siano le questioni che la Regione deve assumere in concorso con le aziende per garantire un effettivo miglioramento del servizio.

Solo se gli obiettivi diventano concreti e credibili, se la Regione da garanzie sulla copertura dei costi e dei tempi di realizzazione delle opere infrastrutturali e della messa in servizio di nuovi treni, che si possono governare insieme alle associazioni dei pendolari l'inevitabile periodo di emergenza e di disagio del servizio arrecato agli utenti.

Per questo chiediamo alla Regione che riunisca in un unico tavolo di confronto tutti i soggetti interessati: la rappresentanza sindacale, le associazioni dei pendolari e i gestori, per affrontare, ciascuno assumendosi le proprie responsabilità, i nodi e concordare soluzioni e percorsi che portino all'effettivo e auspicato miglioramento del servizio.

In tale contesto chiediamo di conoscere l'incidenza delle tariffe rispetto ai costi di gestione delle singole aziende in gestione.

Riteniamo che il tavolo di confronto tra tutti i soggetti interessati debba avere un carattere permanente con incontri periodici di verifica sull'attuazione del programma e degli impegni concordati. In tale sede va affrontato il nodo della programmazione degli orari e delle coincidenze tra i diversi servizi di trasporto e della questione dell'integrazione tariffaria con il T.P.L. sia in ambito regionale che locale, dando come servizio ferroviario un contributo essenziale per ricercare con gli altri vettori concrete soluzioni che consentano di agevolare gli utenti che usufruiscono di più linee.

---

## Il trasporto pubblico locale

---

La cosiddetta riforma del tpl è stato il primo serio tentativo di federalismo e ha rappresentato una straordinaria opportunità per il rilancio di un servizio strategico per la riorganizzazione della mobilità nelle aree complesse metropolitane, urbane ed extraurbane.

Il primo grande atto di questa riorganizzazione è stato quello di restituzione della potestà di programmazione, organizzazione e gestione al livello istituzionale più vicino al cittadino-utente, in armonia con il contesto europeo.

La Riforma del Tpl si avvia di fatto con il **D.lgs.422/97** ( modificato ed integrato con la il **D.lgs 400/99**) attuativo della Bassanini, la **legge 59/97**, con la quale avviene il conferimento alle Regioni ed agli EE.LL. di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, che prima erano in capo al livello nazionale, in primo luogo poteri di programmazione.

La 422/97 viene recepita in Lombardia con la L.r. 22/98 e poneva tra i suoi obiettivi:

- Diritto alla mobilità
- Abbattere l'inquinamento
- Ridurre la congestione del traffico
- Ridurre i costi sociali dell'incidentalità del traffico privato
- Integrazione modale

Il processo di riforma dal 1997 è risultato purtroppo fallimentare manifestando tutte le sue criticità:

- Mancanza di coordinamento nazionale
- Mancanza di risorse adeguate
- Ritardo legislativo ( Piano regionali dei trasporti)

- Confusione legislativa nazionale
- Volontà di rinviare le gare per incapacità competitiva
- Venir meno della necessità della riforma come opinione condivisa

Il sistema delle imprese del Tpl ,a fronte di questa situazione, risulta in grave dissesto economico, con bilanci passivi ormai consolidati.

Il problema viene affrontato sempre più attraverso aumenti di capitali, che determinano privatizzazioni surrettizie senza però la liberalizzazione del settore, così necessario per la sua ripresa.

Non è quindi migliorata la qualità del servizio offerto alla clientela, e la domanda risulta fortemente insoddisfatta nonostante un aumento costante dell'offerta di servizio, non sempre corrispondente alle reali esigenze di mobilità.

La riforma del Titolo V della Costituzione ha posto il Tpl fra le materie per le quali le regioni esercitano potere legislativo esclusivo e non più concorrente con lo Stato , ma il fatto che lo Stato mantiene in materia di concorrenza potere esclusivo, determina una conflittualità estremamente grave per il settore.

Sarebbe quindi opportuno per riavviare il processo di riforma del Tpl che:

- Il Governo svolga una funzione di coordinamento ed impulso per l'attuazione di una politica nazionale della mobilità
- Agli EE.LL siano definitivamente attribuite tutte le competenze e responsabilità di programmazione e debbano garantire un livello di risorse

adeguate, dando impulso allo sviluppo e alla integrazione delle diverse modalità

- All'interno di un processo che ha l'obiettivo di riorganizzare l'intera rete dei servizi, offrire migliori e maggiori possibilità ai cittadini di vedere soddisfatto il proprio diritto alla mobilità e contenere i costi di gestione
- Le Regioni ed autonomie locali si impegnino a fornire alle parti sociali elementi di certezza, sulla base di principi uniformi, delineando un quadro di riferimento programmatico, finanziario e normativo fermo e coerente, che realizzi la piena operatività del D.Lgs. 422/97 .

C'è bisogno che tra le istituzioni si eviti un conflitto di posizioni, ma che si favorisca il dialogo.

La normativa nazionale e regionale di recepimento poneva tra i suoi punti qualificanti la messa a gara dei servizi, superando il sistema delle concessioni e i monopoli delle municipalizzate.

Il fallimento della riforma del Tpl si è evidenziato maggiormente proprio sul piano delle gare.

In Lombardia le gare sono state effettuate in tutte le realtà, ma con margini di risparmio esigui e con l'aggiudicazione alle stesse imprese che gestivano il servizio precedentemente, rendendo di fatto nulla l'efficacia della riforma.

Nella realtà più importante, Milano (che da sola vale circa il 50% del trasporto regionale), addirittura le procedure di gara non sono mai state avviate.

Riteniamo necessario riavviare il circolo virtuoso che la riforma del tpl si proponeva attraverso gare vere in tutta la regione ,che mettano in effettiva competizione più imprese favorendo tra l'altro il loro efficientamento e la loro crescita dimensionale .

In Lombardia sono presenti e operano 147 imprese, di cui 85 sono piccole aziende con meno di 10 dipendenti e con un parco macchine inferiore a 10

autobus. Soltanto 21 sono le imprese con più di 100 dipendenti

Qui vi sono alcune tra le imprese più importanti del paese e sono già presenti due società straniere (gruppo Arriva e Transdev) che hanno posto, in Lombardia le basi della propria espansione commerciale.

Le modalità delle gare, attraverso le quali si devono creare condizioni di maggiore efficienza e produttività, devono garantire alcune condizioni fondamentali:

- Principio di reciprocità
- cautela con le ATI, ed obbligo alla trasformazione in tempi brevi in società consolidate
- limitazione degli subaffidamenti,
  - unicità della struttura aziendale, la messa a gara dell' esercizio con la manutenzione e i servizi accessori
  - costruzione dei lotti di gara con integrità del servizio
  - salvaguardia dei diritti dei lavoratori attraverso clausole sociali
  - no al dumping sul costo del lavoro

Riteniamo che la la Regione possa svolgere un ruolo più forte di coordinamento e indirizzo per la programmazione, la concertazione tra le istituzioni e l'integrazione dei servizi attraverso un utilizzo coerente degli strumenti di programmazione già esistenti (Piani Regionali dei Trasporti, Piani Triennali dei Servizi, Piani Urbani della Mobilità).

Proponiamo che venga costituita un'agenzia unica della mobilità di cui facciano parte Regione, Province, Comuni capoluogo, e una Consulta della mobilità estesa ai gestori del servizio, alle organizzazioni sindacali e datoriali, alle associazioni dei consumatori/utenti e ai rappresentanti delle istituzioni scolastiche.

E' anche necessario per costruire maggiore trasparenza nelle procedure distinguere a tutti i livelli il soggetto giuridico che effettua la messa a gara (sul modello dell'Authority), in modo da

evitare conflitti di interesse tra gli EE.LL. e le aziende a cui affidare i servizi di tpl che sono per lo più di proprietà degli stessi.

Il tema delle risorse è assolutamente centrale per la sopravvivenza e il buon funzionamento del sistema.

Le risorse in Lombardia destinate al Tpl sono rimaste sostanzialmente stabili negli ultimi 10 anni.

E' evidente che in assenza di investimenti in infrastrutture e maggiori risorse destinate al servizio, il Tpl non potrà riprendere l'azione di risanamento ed efficienza.

Abbiamo bisogno di:

- regole uniformi della concorrenza in linea con le decisioni dell'U.E.,
- risorse non a pioggia, ma mirate agli investimenti in mezzi, quindi in conto capitali rivolte al rinnovo del parco mezzi e a obiettivi prefissati,
- incentivi alle aggregazioni delle imprese, favorendo consorzi e funzioni che facciano aumentare la dimensione di impresa,
- aumento della domanda soddisfatta

Bisogna investire, dopo anni di ritardi, in nuovo materiale rotabile, provvedendo ad una graduale sostituzione dei mezzi, che hanno un'età media molto alta (il 35% dei mezzi viaggianti in Lombardia ha un'anzianità superiore a 14 anni).

Si pone il problema evidente delle risorse necessarie alla sostituzione dei mezzi con vetture che tra l'altro devono essere ecologicamente compatibili, quantificato dalla regione in 600 milioni di euro.

Alla Regione chiediamo in concorso con le Province e i Comuni di definire un programma di spesa pluriennale che rinnovi e riduca l'età media del parco mezzi.

Il problema delle risorse deve essere affrontato con coerenza, equilibrio e coraggio, perché dopo aver fatto tutto quello che si può fare sulla leva dei costi

di gestione delle imprese, sui contributi pubblici al settore, bisognerà toccare prima o poi il tema scottante delle tariffe, portandole ad un livello pari a quello europeo, a fronte ovviamente di un aumento della qualità del servizio.

Riorganizzare il servizio, aumentare la velocità commerciale e introdurre tariffe integrate sono le questioni fondamentali per favorire una effettiva convenienza del servizio pubblico.

Aumentare la velocità commerciale dei mezzi è essenziale, bisogna che Comuni, Province e Regione, ciascuna per le proprie competenze diano forte impulso alla creazione di:

- corsie preferenziali, con azioni di evidente disincentivo per i mezzi privati,
- parcheggi di interscambio e di prossimità,
- riorganizzazione degli orari delle città in funzione di favorire un ampliamento della fascia oraria di punta (scuole, uffici, manifestazioni e fiere ecc).
- provvedere ad un'azione congiunta di informazione capillare che porti a conoscenza degli utenti tutte le opportunità e potenzialità dei servizi offerti (il caso del basso utilizzo del passante a Milano è eclatante).

Riorganizzare il servizio significa anche eliminare le sovrapposizioni di linee che viaggiano in parallelo (Gomma-Gomma e Gomma-Ferro) e investire in politiche dei trasporti che favoriscano il mezzo ferroviario, sul quale innescare in modo trasversale l'integrazione della gomma.

Il tema dell'integrazione tariffaria, e dell'intermodalità risulta certamente fondamentale per favorire il tpl e disincentivare l'uso del mezzo privato.

Anche sulla base di esperienze europee si deve intervenire con politiche più mirate di disincentivo all'uso dell'auto privata.