

Presidente Attilio Fontana Regione Lombardia (Milano)  
Presidente Andrea Camanzi Autorità Regolazione Trasporti (Torino)  
Presidente Organismo regionale per le attività di Controllo (Milano)  
epc. Rappresentanti dei viaggiatori alla conferenza regionale del TPL

oggetto: applicazione Contratto di Servizio regione Lombardia-Trenord 2015-2020, art.39  
(risoluzione contratto)

Non è bastata l'adozione del piano di emergenza varato da Trenord nel dicembre del 2018, che prevedeva la soppressione di 150 corse giornaliere, per togliere dallo stato di collasso le ferrovie regionali lombarde. Il piano doveva cessare a fine giugno ma è stato prorogato sine die. Le successive riduzioni dell'offerta dovute al lockdown (una diminuzione del 50% delle corse, con però la garanzia degli stessi contributi pubblici) non sono bastate all'azienda per avviare una profonda quanto attesa riorganizzazione aziendale, sia nel settore della manutenzione che in quello della produzione dei servizi ferroviari. Una situazione frutto di un modello organizzativo che non è mai diventato unitario dopo la fusione di Lenord e Trenitalia: basti pensare che l'unificazione dei turni del personale di scorta e condotta, a 9 anni dalla fusione, non è ancora stata adottata.

Le blande modalità tecniche di contenimento della diffusione del Covid, contenute nelle linee guida riguardanti il settore ferroviario di cui al Dpcm del 9 luglio 2020, non hanno avuto effetti negativi sui servizi e la regolarità del trasporto ferroviario pendolare delle altre regioni italiane: la forte riduzione della domanda ha consentito una gestione in sicurezza della ripresa delle attività, comprese quelle scolastiche. Chi invece è sempre ancora alle strette è Trenord. Gli indici della puntualità sono crollati nonostante la riduzione dell'offerta, e l'emergenza Covid ha mascherato le - storiche - soppressioni dei treni per disfunzioni tecniche e organizzative. Per rendersene conto basta vedere il "bollettino di guerra" dei disagi denunciati dai pendolari in queste ultime settimane. Soppressioni, ritardi, composizioni limitate, aria condizionata non funzionante, porte guaste, inadeguata se non assente informazione all'utenza e treni poco puliti sono la realtà quotidiana di gran parte dei treni e delle linee gestite da Trenord.

Va inoltre ricordato che la nascita di Trenord, a differenza di quanto affermato per giustificare la fusione con Trenitalia, non ha ridotto la conflittualità sindacale: al contrario l'ha estremizzata, se si pensa che per anni si è raggiunto il numero di quasi uno sciopero al mese. E anche l'obiettivo della riduzione dei costi è rimasto solo sulla carta. **Già da tempo, di conseguenza, sono maturate le condizioni affinché Regione Lombardia applichi l'articolo 39 del contratto di servizio 2015-2020 che recita: "la Regione potrà comunicare a Trenord la propria intenzione di risolvere il contratto per inadempimento**, specificando le cause di inadempimento ed assegnando a Trenord un termine non inferiore a 30 giorni per porre rimedio a detto inadempimento. Decorso inutilmente tale termine la regione potrà risolvere il presente contratto".

In particolare, ad essere violato sistematicamente è l'articolo 5 del contratto (che riguarda le prestazioni di Trenord). Notiamo che Regione Lombardia tende a giustificare e minimizzare, senza successo, le disfunzioni dell'operatore ferroviario: probabilmente anche per il fatto che Trenord è al 50% in mano a FNM (controllata al 57% dalla regione), mentre l'altra metà è di Trenitalia. Non solo: anche in quanto acquirente dei servizi di Trenord, c'è da chiedersi come mai la Regione insista a pagare a peso d'oro i servizi di Trenord, il cui costo km/treno (quasi 20 euro) è il più caro di tutte le altre regioni d'Italia.

Ci sentiamo di invocare la risoluzione del contratto, infine, anche per attuare la direttiva europea che raccomanda una netta separazione tra il programmatore dei servizi di trasporto pubblico e il gestore degli stessi. Una separazione che sarebbe stata garantita se si fosse assegnato il servizio tramite gara europea e non attraverso affidamento diretto. Superfluo ricordare che altrove in Europa, dove si è proceduto alle gare i servizi esprimono una migliore qualità, il traffico è aumentato e la produttività è superiore di almeno 20 punti. Riteniamo che per il ruolo e l'importanza della Regione Lombardia debba essere rapidamente superato questo gap negativo con le altre regioni d'Europa, e che non si possa ulteriormente offrire un servizio così inefficiente da ridurre l'utenza pendolare ben oltre gli effetti derivanti dalla crescita del lavoro a casa.

**Dario Balotta presidente ONLIT (Osservatorio Nazionale Liberalizzazioni Infrastrutture e Trasporti  
Milano 2 ottobre 2020**