

**Riuscirà la nuova società ferroviaria lombarda a risolvere i problemi dei pendolari? di Nino Cortorillo (\*)**

Nei mesi di febbraio e marzo sembrava che la nascita della società ferroviaria lombarda, che avrebbe unito gli attuali servizi regionali pendolari, e attività connesse, di Ferrovie Nord e Trenitalia del Gruppo F.S., fosse questione di giorni.

Le interviste, le bozze che circolavano, le pressioni delle imprese verso il sindacato (nel caso delle Nord) o, all'opposto, l'assenza di informazioni (nel caso di Trenitalia) non potevano che confermare questa ipotesi.

E' bene, però, mettere in fila alcuni elementi di quadro nazionale e regionale che aiutino a meglio inquadrare il tema Società ferroviaria lombarda.

Il recente Patto per la mobilità in Lombardia, firmato l'11 novembre 2008, ha delineato il progetto che lega e impegna tutti gli attori istituzionali e sociali nei prossimi anni.

Lo stesso contratto di servizio, tra Regione e Trenitalia, che definisce risorse, costi, quantità e qualità del servizio pendolare, scaduto da mesi e causa di forti contrasti e in una proroga di fatto, è diventato parte integrante del progetto della nuova società. Possiamo dire che la mancata firma da parte della Regione rientrava in una strategia che portava o all'ingresso di nuovi operatori stranieri o, appunto, all'integrazione delle attività di Trenitalia dentro una nuova società controllata dalla stessa Regione.

Veniamo da mesi di acuta insoddisfazione da parte degli utenti e anni nei quali agli impegni non sempre sono seguiti atti concreti. O nei quali la distanza tra il servizio richiesto e quello fornito o il raffronto tra Milano e Lombardia ed altre regioni in Europa è peggiorato. Senza distinguere cause ed effetti e spesso senza capire chi ne abbia responsabilità e chi debba agire per trovare soluzioni.

Esistono numerose associazioni di consumatori che si occupano di tutela generale e specifica, ma solo nel trasporto pendolare si è arrivati alla costituzione di comitati per singola linea. Comitati che esistono da anni, hanno un riconoscimento istituzionale e dovrebbero dimostrare quanto il tema non solo non sia superato, ma abbia trasformato una insoddisfazione in un'auto organizzazione sociale ormai capillare e non episodica.

La regione Lombardia si è distinta per la capacità di allontanare da sé ogni responsabilità e, anzi, nell'indicare, con toni e modalità populistiche, in Trenitalia la causa di ogni problema passato e presente. Dimenticando che la Regione è l'ente fornitore del servizio ed è anche proprietaria di Ferrovie Nord, fatto che la pone in evidente conflitto d'interesse e di ruolo.

Si aggiunga un'evidente ricerca della Regione Lombardia di un'azione a tutto campo che, anziché programmare o dare un quadro legislativo, tende a diventare parte attiva, diretta o indiretta, nella gestione delle imprese o dei servizi. Questo perché il giudizio sul servizio ferroviario da parte dei cittadini è diventato formidabile strumento di iniziativa politica e ricerca di consenso. Non si capirebbero, altrimenti, i viaggi surreali dell'assessore ai trasporti su alcune linee ferroviarie, per dimostrare la vicinanza ai disagi dei pendolari. Autoassolvendosi, così, da ogni responsabilità.

Ferrovie dello Stato sta trattando con tutte le regioni nuovi contratti di servizio che ridefiniscano i parametri di risorse e servizi erogati. Questo mentre è in atto una fase di profonda riorganizzazione del gruppo che solo 3 anni fa aveva un deficit di circa 2 mld di euro su 8 di fatturato, che ha chiuso il 2007 con una perdita di "solo" 409 milioni di euro e che a fine 2008 ha registrato un utile netto di 16 milioni di euro.

Le regole che governano il settore oscillano tra indicazioni di messa a gara del servizio e affidamento diretto. Alternative trasformate da molte Regioni in strumento di pressione (fare o no la gara, siglare o no i contratti di servizio) più che usate come scelta nell'assegnazione del servizio, di quale mercato e quali caratteristiche debbano avere le imprese.

Se, quindi, mettiamo insieme il contesto nazionale (risorse, regole, impresa FS), quello regionale (ruolo politico della regione, stato del servizio, risorse e programmazione), e il giudizio degli utenti, assieme all'incertezza che vivono i lavoratori, ne esce un quadro che riassume l'attuale situazione.

Che giudizio diamo della proposta di far nascere una società ferroviaria lombarda? Come un sindacato confederale legge questa proposta in relazione agli obiettivi che dovrebbe avere, alle risposte da dare agli utenti, alle condizioni del lavoro e dei lavoratori?

Premesso che abbiamo sempre dato un'opinione positiva dei processi aggregativi tra le imprese del trasporto pubblico, che dovrebbero creare aziende in grado di fare sistema e competere con analoghe imprese europee, quello che ancora manca è il reale progetto. E forse le reali motivazioni.

Stiamo assistendo ad un'operazione politica, finanziaria o industriale? E perché la regione, che dovrebbe solo programmare il servizio, deve diventare proprietaria della nuova società? Ci sembra che, anziché la teoria della sussidiarietà, abbiamo di fronte la teoria dell'autosussidiarietà.

Se Moretti, presidente del Gruppo FS, afferma che la nuova società "può integrare l'offerta, fare sinergia industriale su parco rotabile, personale, forniture, manutenzioni, abbattere i costi", Cattaneo, assessore ai trasporti della Regione, dichiara "faremo una nuova Cal ferroviaria (Concessioni autostradali lombarde), così la nuova società mista dovrebbe sbloccare la questione del servizio dei treni pendolari". E' sottinteso che la nuova società, con quote del 50% a Trenitalia e del 50% a Le Nord, avrebbe però sede a Milano e la regione azionista di controllo.

Sono intenzioni anche non convergenti e ci sembra una partita ancora aperta, con obiettivi che, evidentemente, non possono riassumersi nel solo miglioramento del servizio.

Si tratta di una complessa operazione di fusione tra due imprese pubbliche, giocata anche sul piano politico, a evidenti fini di consenso. Non dimenticando che, nel 2010, si svolgeranno le elezioni in Lombardia.

Ritengo che la Società Ferroviaria lombarda, già decisa e non realizzata negli anni '80, potrebbe essere uno strumento importante, ma certo non l'elemento risolutore dei tanti problemi che abbiamo davanti.

E' evidente che alcuni nodi, non affrontati o sottovalutati, restano irrisolti e sono stati resi ancora più manifesti con l'avvio dell'alta velocità il 14 dicembre 2008 (una delle poche e positive infrastrutture realizzate negli ultimi 20 anni). Vediamoli nel dettaglio.

Le risorse destinate al servizio pendolare, individuate nel "Patto per la mobilità", non determineranno aumenti significativi della quantità di servizio.

La saturazione di alcune linee, del nodo di Milano e delle stazioni Centrale e Garibaldi, segnano un limite oggettivo e insuperabile nelle fasce orarie pendolari, senza alternative valide.

Quasi mensilmente cambiano i progetti che interessano l'aerea di Milano, sia per quanto attiene alle linee metropolitane, sia riguardo a ulteriori linee ferroviarie di superficie con nuove stazioni. Il tutto legato ad un Expo datato 2015 ed ai suoi finanziamenti mai certi.

La normativa nazionale sta inducendo molte regioni ad optare per l'affidamento diretto con la formula di 6 anni 6, piuttosto che mettere a gara il servizio.

Il materiale rotabile (locomotori e carrozze), sia di Trenitalia sia di Le Nord, è insufficiente, inadeguato e con un'anzianità media elevata. Si attende un miglioramento con l'arrivo dei nuovi treni, ma difficilmente ci sarà un aumento dei treni in circolazione.

L'unificazione dei gestori del servizio avverrà da parte di imprese che hanno modelli organizzativi, procedure interne, tipologie di servizi, reti ed infrastrutture diversi. Questi elementi richiederanno in ogni caso tempi e gradualità molto lunghi.

I contratti nazionali di Trenitalia e Ferrovie Nord sono ancora differenti, anche se il sindacato ha l'obiettivo di realizzare il contratto nazionale unico della mobilità.

La suddivisione della rete in Lombardia tra alta velocità, interregionale, regionale e suburbane, passante, cargo, con tecnologie differenti, con sovrapposizione di utilizzo e con due gestori sulla rete pendolare diversi, aggiunta ai molti operatori già presenti sulla rete cargo e a quelli futuri sull'alta velocità, è invece tema che andrebbe affrontato.

Le organizzazioni sindacali dei trasporti hanno avanzato più volte alle imprese richiesta di essere messi a conoscenza della nascita della nuova società (NewCo). Il confronto, salvo richiedere una nostra condivisione sulla fiducia, non è mai avvenuto.

Rimangono aperte tutte le questioni che ho illustrato e che ci portano a sostenere che affronteremo la decisione della nuova società all'interno di soluzioni di più vasta portata e senza le quali la nuova società rischia di essere un feticcio, la speranza di soluzione di ogni problema.

Proviamo ad individuare le questioni da affrontare.

La rete regionale pendolare deve essere integrata con tecnologie che consentano un utilizzo in termini di velocità, sicurezza e cadenzamento superiore all'attuale.

Il Passante di Milano è sottoutilizzato e andrebbe destinato non come una sorta di metropolitana, ma permettendo di entrare nella città e saltare le altre stazioni già sature, aumentando l'uso da parte di Trenitalia.

Dato che Milano è ormai satura nelle stazioni di testa, invece di dismettere immense aree ferroviarie e stazioni per nuova urbanizzazione, perché nessuno pensa a realizzare nuove stazioni, destinando quelle risorse a un progetto organico di ridisegno dell'assetto delle stazioni nel nodo di Milano, anche in relazione alla rete metropolitana attuale e futura? Si chiude Porta Genova, si interra Cadorna, Lambrate e Rogoredo non hanno possibilità di espansione, Centrale e Garibaldi sono sature, le altre stazioni sottodimensionate. Perché, invece di tante ipotesi di tunnel stradali o opere irrealizzabili, non si ripianifica l'intera rete di infrastrutture - rete, stazioni, centri di manutenzione e servizi - che servirà a Milano ed alla regione nei prossimi decenni? Perché, oltre a costruire sotto le stazioni trasformate utilmente in luoghi vivi della città, non si pensa al core business del trasporto ferroviario e a costruire sopra?

Servono risorse ed un investimento, magari proveniente dalla valorizzazione delle aree dismesse, orientato al rinnovo quasi integrale di parco rotabile, locomotori e carrozze, e che sia adeguato alla rete regionale, differenziata per tipologia di percorrenza e caratteristiche delle linee.

Occorre un piano industriale da valutare e non fatto di indicazioni o promesse, un business plan che abbia caratteristiche strategiche, un core business che chiarisca la missione aziendale ed il ruolo verso i futuri azionisti. Va definito il livello di autonomia del management per far sì che la nuova società non diventi campo d'azione della politica, locale e nazionale, e s'ingessi prima di nascere.

Mettere insieme due imprese secolari significa adeguare culture aziendali e lavorative consolidate e ciò richiede tempo, gradualità, partecipazione, chiarezza negli obiettivi, sia al livello del management sia tra i lavoratori.

Il lavoro non è e non potrà essere un fattore di costo, con contratti, nazionali o aziendali assorbibili come fossero condizioni di privilegio. La nostra idea è che si debba costruire il nuovo contratto nazionale della mobilità e avviare una fase di ricontrattazione del secondo livello. Nessuna sommatoria, ma anche nessuna sparizione. Affrontando i tanti temi consolidati, da normative di legge diverse all'orario di lavoro, alle modalità d'impiego, al welfare aziendale dato da differenti fondi integrativi e assistenziali. Noi siamo pronti anche a sperimentare. La contrattazione è sempre una sperimentazione. Ma certo non siamo disponibili a fare la spalla silenziosa di una recita in cui il copione non è noto, o ha fini diversi da quelli che si dichiarano.

(\*) Segretario Filt Cgil Lombardia