



Data: 27/03/2010

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Riforma Tpl Lombardia: va rivista la suddivisione tra i sette bacini Brescia con Mantova e Cremona, Milano divisa in due

La Provincia di Milano, affidataria dei servizi di trasporto pubblico locale interurbano per quasi 33 milioni di chilometri l'anno con l'impiego di circa 900 autobus e con corrispettivi di esercizio di circa 49 milioni, ha già abbandonato il vecchio regime delle concessioni cogliendo l'opportunità della precedente riforma avvenuta con la legge regionale n. 22 del 1998. A oggi, dei sei lotti che abbracciano l'intero territorio, i quattro più estesi sono già attivi, mentre l'assegnazione degli ultimi due, sinora preclusi da un contenzioso fra aziende, è prevista nella seconda parte del 2010. Un dato fra tutti descrive gli effetti di questo intervento: l'età media dei bus che, dal 2006 al 2009, è passata dai 13 anni dei servizi in concessione ai circa 7 anni dei quattro lotti. Dato, questo, che verrà ancora migliorato con l'introduzione dei lotti 1 e 5, in previsione di un parco bus che per il 60% sarà di nuova immatricolazione. È evidente che ogni riforma, pur garantendo novità e migliorie, osserva l'emergere di alcune criticità. Così come accaduto per la riforma della legge 22, a causa del sensibile incremento dei costi di gestione del servizio dal momento in cui sono state bandite le gare (2003) a oggi, e con le sempre più evidenti difficoltà degli enti regolatori di individuare nei propri bilanci risorse aggiuntive da investire per il miglioramento della qualità del trasporto pubblico. Per questo motivo considero tanto importante la scelta di intervenire con una nuova riforma, che oltre a ridare slancio a quanto già intrapreso con la precedente legge, individua risorse aggiuntive per il triennio 2008/2010 quanto la necessità di definire con attenzione alcuni fondamentali presupposti. Il testo della Giunta regionale si basa sulla definizione di nuovi bacini di trasporto, sette in totale, e l'individuazione di un'Agenzia che, per ciascun bacino, svolga le funzioni di soggetto regolatore dei servizi su gomma. Nel condividere le linee fondamentali del progetto ho avanzato, in veste di coordinatore dell'Unione delle Province Lombarde Viabilità e Trasporti oltre che di assessore alle Infrastrutture e mobilità, la richiesta di apportare alcune modifiche con una proposta che, pur mantenendo invariati i principali parametri individuati da Regione Lombardia, garantisca una più adeguata ripartizione del territorio e rispondesse alle esigenze manifestate dalle Province lombarde in ordine all'articolazione territoriale di ogni singola area. Se da un lato, per quattro dei sette bacini (Corno-Varese, Lodi-Pavia, Lecco-Sondrio e Bergamo) le Province hanno ritenuto congrua la proposta regionale, così non può dirsi per i bacini di Milano con Monza, di Cremona con Mantova e di Brescia. Per questi ultimi ritengo che la realtà dei collegamenti e delle esigenze di mobilità che li caratterizzano richiedano un ridisegno che porti a valorizzare le realtà di scambio che esistono tra Cremona con Brescia e di Mantova con Brescia, attraverso un nuovo unico grande bacino da 53,5 milioni di chilometri/anno che comprenda tutte e tre le Province, Brescia, Cremona e Mantova. Per il capoluogo milanese, invece, la proposta provinciale è di individuare due bacini: il primo più prettamente riconducibile al Comune, caratterizzato da un servizio di tipo «urbano» in cui siano comprese le linee interne a Milano e una ben definita serie di linee che si sviluppano anche nei Comuni di prima cintura attorno al capoluogo. Tali linee saranno da individuarsi fra quelle che consentono di fornire all'utenza un servizio integrato con quello comunale, per una dimensione totale di bacino pari a 129 milioni di chilometri. Un secondo bacino, più marcatamente caratterizzato da aspetti «interurbani» e sviluppato nei territori delle Province di Milano e Monza con funzioni di collegamento fra comuni, realtà scolastiche e lavorative, servizi presenti (ospedali e poli di attrazione), ma soprattutto di «adduzione» alla rete del ferro costituita dai capolinea extraurbani della rete delle metropolitane e dalla rete ferroviaria costituita dalle linee suburbane. In questa configurazione, l'ammontare delle percorrenze del bacino sarebbe superiore ai 34 milioni di chilometri, con la possibilità per l'agenzia di articolare le gare in tre lotti, ciascuno da 10 o più milioni di chilometri, di cui uno riferibile al territorio della Provincia di

Monza e due, lotto Ovest e lotto Est, in cui potrebbe essere suddivisa la rete provinciale milanese. Inoltre, poiché il progetto di legge fissa a tre il numero massimo di lotti per bacino, l'attuale configurazione rischia di creare lotti troppo sovradimensionati, limitando così la concorrenza tra imprese. Fondamentale è la definizione preventiva dei costi aggiuntivi originati dalla nuova riforma, in particolare per gli oneri connessi alla gestione delle agenzie, per i quali è necessario contenere le ricadute sui bilanci pubblici e più in particolare quelli provinciali e prevedere l'introduzione della compartecipazione di Regione Lombardia, a oggi non prevista. Come anche la riduzione del numero massimo di consiglieri per singola agenzia, passando dai nove previsti a un massimo di cinque. Ritengo, infine, corretto garantire alle Province un ruolo chiave nel percorso di approvazione degli strumenti di programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale che la nuova proposta di legge individua nei Piani di Bacino, unendo al parere della Giunta regionale anche quello delle province interessate. Le proposte sin qui esposte consentono di contemperare le principali indicazioni che sono scaturite dal percorso condiviso fra tutti i soggetti coinvolti nel trasporto pubblica lombardo, con le esigenze delle Province di mantenere un ruolo di protagonista del delicato ambito della mobilità. •

