

## **Nuova legge tpl in Consiglio regionale entro fine mese Milano. Treni, Cattaneo: "nel 2014 gara per il servizio"**

L'assessore ha inoltre messo in guardia sull'opportunità di fare gare in modo superficiale: 'Sostituire il monopolio di Trenitalia con quello dei Tedeschi di DB o dei Francesi di SnCF non sarebbe positivo, perché chiederebbero quel che hanno sul loro mercato: un maggiore contributo pubblico oppure un aumento di tre volte delle tariffe'

Un assetto migliorativo del sistema, un percorso industriale che consenta di avere soggetti aziendali in grado di affrontare le gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale e una strategia per l'assegnazione dei servizi che, nel 2014, coinvolgerà anche Trenord.

Sono questi i tre capisaldi illustrati ieri dall'assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia Raffaele Cattaneo nel corso del suo intervento al dibattito organizzato dalla Cisl Lombardia sul Trasporto pubblico locale.

'Non esiste un modello unico per il tpl - ha detto Cattaneo - e in questi anni siamo chiamati a decidere quale indirizzo vogliamo prendere per garantire mezzi di trasporto sempre più efficienti e confortevoli ai nostri cittadini'.

In Svezia, Germania, Francia e Inghilterra il servizio viene gestito in modi e con costi differenti, ha spiegato Cattaneo, intendendo dimostrare che non esiste un esempio unico migliore cui guardare. In Italia, per quanto riguarda Trenord, la tariffa pagata dai viaggiatori è di 4,9 centesimi per ogni chilometro che un passeggero percorre in treno, con un corrispettivo pubblico di 8,7 centesimi. In Inghilterra, dove il mercato è al massimo della liberalizzazione, i viaggiatori pagano una tariffa che è oltre il triplo, mentre il contributo pubblico è più basso.

In Francia si paga circa il doppio, mentre in Germania il costo è di una volta e mezza più alto sia per i viaggiatori che per il Governo.

L'unico modello paragonabile a quello italiano è la Spagna, con tariffe simili e un contributo pubblico più basso, ma che non rappresenta un modello esemplare dal punto di vista dell'organizzazione. 'Quattro modelli diversi - ha osservato l'assessore - che dimostrano che non è vero che c'è uno schema che ha prodotto risultati indiscutibilmente migliori degli altri e ininfluenti sugli effetti in capo al Governo e ai passeggeri'.

Passare da un monopolio pubblico a uno privato non è dunque sempre meglio sia dal punto di vista della qualità del servizio che dell'interesse generale: 'Il caso della società 'Aeroporti di Roma' è sintomatico - ha detto Cattaneo - non solo non ha migliorato la qualità del servizio, ma ha anche tolto il controllo di un'infrastruttura strategica come è uno scalo. Non smania di veder accadere a Milano lo stesso percorso attraverso il quale si trasforma un monopolio pubblico, come è oggi quello in mano a Sea, in un monopolio privato, che mi sembra la prospettiva che qualcuno vuole delineare'.

Tornando al trasporto pubblico, l'assessore ha inoltre messo in guardia sull'opportunità di fare gare in modo superficiale: 'Sostituire il monopolio di Trenitalia con quello dei Tedeschi di DB o dei Francesi di SnCF - ha spiegato l'assessore - non sarebbe positivo, perché chiederebbero quel che hanno sul loro

mercato: un maggiore contributo pubblico, risorse che in questo momento non sono a disposizione, oppure un aumento di tre volte delle tariffe. Una manovra di queste dimensioni sui costi dissuaderebbe all'uso del treno e ridurrebbe i ricavi. Quindi confermo che non ci saranno aumenti straordinari, anche perché l'accordo con il Governo ci consentirà di avere risorse a livello nazionale per 1,75 miliardi di euro, che, seppur inferiori a quelle del 2010, che ammontavano a 2 miliardi e 50 milioni, noi Regioni riteniamo un risultato soddisfacente. Soprattutto considerando che il Governo era partito da 1,2 miliardi'.

La nuova legge di riforma del trasporto pubblico; un percorso dal lato delle aziende per costruire migliori condizioni da subito e un soggetto meno gracile per le gare; una scelta sulla strategia da imboccare per le gare stesse: questi gli altri punti toccati dall'assessore.

I due capisaldi della riforma, che dovrebbe essere approvata dal Consiglio regionale entro la fine di marzo, sono di rompere la frammentazione del servizio e concentrare il sistema su pochi bacini, che faranno capo a un'agenzia.

'Questa - ha proseguito Cattaneo - metterà insieme le competenze oggi disperse tra Province, Comuni e in parte Regione con la logica di implementare il servizio anche attraverso gare uniche e integrate tra ferro e gomma, con l'obiettivo di razionalizzare offerta e reti e ottimizzare i contributi integrando al contempo i servizi, i biglietti e gli strumenti che possano semplificare la funzionalità del sistema'.

'Avere un solo interlocutore - ha concluso Cattaneo - ha funzionato e ha contribuito a dare risposte concrete. La nascita di Trenord è stata una scossa vitale al sistema, ma per continuare a tenerla viva lo strumento sarà mettere a gara dalla fine del 2014, anno in cui scade il contratto di servizio in corso, anche il trasporto su ferro'.

