



Regione Lombardia

LA GIUNTA

DELIBERAZIONE N° X / 2542

Seduta del 17/10/2014

Presidente **ROBERTO MARONI**

Assessori regionali MARIO MANTOVANI *Vice Presidente*
VALENTINA APREA
VIVIANA BECCALOSSI
SIMONA BORDONALI
PAOLA BULBARELLI
MARIA CRISTINA CANTU'
CRISTINA CAPPELLINI

ALBERTO CAVALLI
GIOVANNI FAVA
MASSIMO GARAVAGLIA
MARIO MELAZZINI
MAURO PAROLINI
ANTONIO ROSSI
CLAUDIA TERZI

Con l'assistenza del Segretario Fabrizio De Vecchi

Oggetto

PRESA D'ATTO DELLA COMUNICAZIONE DELL'ASSESSORE CAVALLI AVENTE OGGETTO: "SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE"

L'atto si compone di 15 pagine

di cui 13 pagine di allegati

parte integrante



Regione Lombardia
LA GIUNTA

VISTA la comunicazione dell'Assessore Cavalli avente oggetto: "SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE";

RICHIAMATO il comma 4 dell'art. 8 del Regolamento di funzionamento delle sedute della Giunta regionale, approvato con DGR 29.12.2010 n. 1141;

All'unanimità dei voti, espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di prendere atto della comunicazione sopracitata, allegata alla presente deliberazione, quale parte integrante e sostanziale;
2. di dare atto che il responsabile del procedimento è il Direttore della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità Aldo Colombo.

IL SEGRETARIO
FABRIZIO DE VECCHI



Regione Lombardia

LA GIUNTA

COMUNICAZIONE DELL'ASSESSORE CAVALLI ALLA GIUNTA NELLA SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 2014

OGGETTO: SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE

Contesto

Regione Lombardia è responsabile della programmazione e del finanziamento del servizio ferroviario regionale, di cui si danno alcuni numeri significativi:

- 1900 km di rete (1600 RFI e 300 Ferrovienord) e 430 stazioni
- 2300 corse nel giorno ferial
- 670.000 viaggiatori al giorno (vs 400.000 nel 2004)
- introiti da biglietti e abbonamenti: 266,9 milioni Euro (anno 2013)
- tasso di copertura degli introiti: circa il 43% dei costi (la legge impone un minimo del 35%)
- 330 treni utilizzati quotidianamente, con età media intorno a 20 anni (ma un terzo della flotta è successivo al 2007)
- in consegna 63 nuovi treni, finanziati da Regione e Trenord/FNM (oltre 520 mln di investimento)
- Incremento della produzione dal 2009 al 2014 del 20,6% - da 35 a 42 milioni di trenikm (medio annuo del 3-6%);
- Incremento dell'organico aziendale da 4.000 a 4.200 addetti dal 2011 al 2014 (+5%);

Il contratto di servizio ferroviario di Regione Lombardia è di gran lunga il più rilevante a livello nazionale, dal punto di vista del volume di servizi prodotto (il secondo per dimensioni risulta quello tra Toscana e Trenitalia, ed è poco più della metà) ed è l'unico tra le Regioni a statuto ordinario ad essere cresciuto del 50% da

quando le Regioni stesse hanno assunto la competenza in materia (anno 2000).

Alcuni raffronti con le altre Regioni

Analizzando il trend tra i primi anni 2000 e oggi, solo tre Regioni e le due province autonome di Trento e Bolzano hanno tenuto un andamento costantemente crescente. La Lombardia figura naturalmente tra queste (insieme a Toscana ed Emilia)

In sei regioni, ad una crescita iniziale è seguita una fase stazionaria e successivamente una riduzione significativa dei servizi (in particolare per Piemonte e Liguria, più contenuta per Veneto, Friuli, Marche e Lazio).

Infine ben 10 regioni non hanno mai fatto crescere i servizi (se non in misura impercettibile) e si trovano oggi con una produzione inferiore a quella che avevano ereditato dallo Stato 10 anni fa.

Il numero di corse al giorno (2300 in Lombardia) si confronta con le circa 700-800 delle Regioni limitrofe (Piemonte, Emilia, Veneto).

Il rapporto ricavi/costi dei servizi ferroviari lombardi (circa 43%) è assolutamente allineato ai migliori obiettivi nazionali. Le Regioni che non hanno investito nella ferrovia si ritrovano oggi con valori compresi tra il 15 e il 30%, nonostante tutti i tagli al servizio già fatti.

Il "peso" degli acquisti di nuovi treni effettuati in Lombardia è particolarmente rilevante nel quadro nazionale:

- nel campo dei treni di media dimensione (Coradia/Jazz e Flirt/GTW), i 63 treni acquistati dalla Lombardia rappresentano il 31% di tutti i 200 treni di questa classe acquistati in Italia;
- nel campo dei treni di grandi dimensioni (TSR e Vivalto) i 104 treni acquistati dalla Lombardia rappresentano ben il 44% del totale italiano di 234 treni.

Struttura della ferrovia lombarda (operatore e rete)

La peculiarità del servizio ferroviario in Regione Lombardia è poi data (nell'ottica della distinzione della gestione di reti ferroviarie ed erogazione dei servizi) dalla presenza di due reti ferroviarie distinte – quella statale (1600 km) e la storica regionale (320 km) – gestite da due soggetti differenti: rispettivamente RFI (del gruppo FS) e Ferrovienord (del gruppo FNM).

Le due reti hanno regolamenti di circolazione leggermente distinti ma soprattutto tassi e modi di utilizzo significativamente diversi. La rete regionale (Ferrovienord) è esclusivamente dedicata ai servizi regionali e pertanto vede un traffico mediamente minore e soprattutto molto più omogeneo; manutenzione e investimenti sono interamente pagati da Regione Lombardia, che ha mantenuto

negli anni un tasso di finanziamento costante. La rete statale (RFI) vede invece la coesistenza di servizi nazionali e regionali, che determinano un traffico spesso maggiore e fortemente disomogeneo (alta velocità, lunga percorrenza, merci, regionali).

Trenord paga a RFI un pedaggio (canone di utilizzo dei binari) che, nella normativa vigente, copre solo una piccola parte dei costi della rete (costi diretti di circolazione). RFI riceve poi contributi economici dallo Stato – progressivamente ridotti negli ultimi anni – per tutti gli altri costi di manutenzione e di investimento.

Le due reti sono interconnesse in numerosi punti, tra cui il più importante è il Passante Ferroviario di Milano, attraverso il quale ogni giorno centinaia di corse passano da una rete all'altra.

A ciò si aggiunge un ulteriore grado di complessità dato dalla proprietà dei treni che in taluni casi è del gestore Trenord (acquistati con contributi regionali riconosciuti nel contratto di servizio), in altri di Ferrovienord (acquistati da Regione Lombardia e ceduti in uso) in altri di Trenitalia (presi a noleggio da Trenord)

Trenord (società partecipata al 50% ciascuno da Trenitalia e FNM) è il gestore unico del servizio regionale sulla base di un contratto di servizio la cui scadenza è attualmente fissata al 31.12.2014 anche se con DGR 1263 del 24.01.2014 la Giunta si è impegnata a sottoscrivere un nuovo contratto di servizio per il periodo 2015-2020.

Il contratto è di tipo net cost, cioè Trenord è ripagata per il servizio sia dal corrispettivo erogato annualmente da Regione Lombardia (430 mln€ circa) sia dai biglietti e abbonamenti venduti, le cui tariffe sono comunque regolate dalla Regione.

Prestazioni degli ultimi mesi e confronto con scorsi anni

Il contratto di servizio dispone che debbano essere rispettati alcuni parametri quantitativi (puntualità, tasso di soppressioni, ecc.) e qualitativi (pulizia, comunicazione, efficienza dei rotabili, ecc.) a pena di sanzioni espresse sia come penali a favore della Regione (trattenute economiche sul corrispettivo), sia come bonus a favore dei viaggiatori (sconto del 30% sugli abbonamenti – RL è stata la prima regione ad introdurre un bonus strutturato nel contratto di servizio).

Prima della nascita di Trenord la qualità del servizio ferroviario in Lombardia, gestito da Trenitalia, era pessima.

Nei due anni successivi la sua creazione tutti gli indicatori della gestione sono migliorati in maniera significativa. Ad esempio l'indice di puntualità medio Trenitalia ai 5 minuti, nel periodo 2002-2008, è sempre stato inferiore all'85%. Dal 2009 al 2012 con Trenord si è arrivati al 90% e anche nel 2013, pur andato male, ci si è attestati tra l'85 e l'87%. Nell'ultimo anno tutti i parametri prestazionali di Trenord sono ulteriormente peggiorati.

In sintesi, i principali indicatori dal 2011 al 2014 (periodo gennaio – giugno) mostrano che:

- Il ritardo medio ponderato per passeggero (intera giornata) passa da 3,2 a 5,2 minuti (tutte le cause) e da 2,8 a 3,8 minuti con sole cause Trenord e rete ferroviaria;
- Il numero medio di soppressioni (intera giornata) passa da 21,7 a 51,3 (tutte le cause) e da 18,2 a 31,2 considerando le sole cause Trenord e rete ferroviaria (esclusa cioè la forza maggiore);
- l'indice di puntualità ai 5 minuti (intera giornata) passa da 87,1% a 78,9% (tutte le cause) e da 88,7% a 83,5% con sole cause Trenord e rete ferroviaria;

Cause principali dei disservizi

Dal confronto continuo con gli operatori ferroviari (Trenord, Ferrovienord, RFI) sono state identificate varie concause dei disservizi, tra le quali:

1. Qualità del materiale rotabile e debiti manutentivi. Il materiale rotabile è spesso soggetto a guasti o nella basilare funzione di trazione o nelle parti di corredo (ad esempio efficienza delle porte) che poi, per ragioni di sicurezza, causano la non utilizzabilità dei convogli. L'età media dei treni (pari a circa 21 anni) incrementa il rischio di guasti. E' tuttavia indispensabile evidenziare come sia possibile mantenere in condizioni di efficienza decorosa anche il materiale rotabile "tradizionale" (anni '80), con una manutenzione adeguata, specie se preventiva. Se questo non avviene, le cause vanno imputate all'inadeguatezza dell'organizzazione (materiali, soluzioni logistiche, velocità nella risposta ai guasti ecc.). Alcune cause puntuali (la mancata consegna di un lotto di carrozze a doppio piano per fallimento delle Officine Ferroviarie Veronesi; il fermo di alcuni treni TSR per anomala usura dei bordini delle ruote, provocata dalla sostituzione di alcuni tratti di rotaie nel Passante) non esauriscono la casistica delle centinaia di carrozze e decine di elettromotrici ferme da tempo nel deposito di Milano Fiorenza, ben oltre la soglia fisiologica del materiale che dovrebbe essere destinato ad interventi manutentivi.
2. Guasti alla rete infrastrutturale. Le cause principali riguardano rotture ai sistemi di segnalamento, degli scambi, dei passaggi a livello, ecc.. Mentre la rete regionale gestita da Ferrovienord presenta minori problemi, quella gestita da RFI presenta continui e diffusi guasti (Complessivamente i guasti della rete incidono del 30/35% sui disservizi. Il 65/70% è da imputare all'impresa ferroviaria). Risultano significativamente aumentati anche i tempi di intervento e recupero ed il numero dei treni coinvolti. Ciò può sicuramente essere legato alla contrazione di risorse che lo Stato fornisce a RFI per la manutenzione ordinaria e straordinaria, anche in termini di personale (-20% rispetto al 2012). RFI ha anche riorganizzato le proprie strutture, assegnando ad un unico soggetto la responsabilità della programmazione e gestione della rete sia della Lombardia che del

Piemonte e Veneto. Tale scelta ha evidentemente sottostimato la peculiarità e strategicità dei servizi sul territorio lombardo ed in particolare del nodo di Milano. Nell'ultimo anno la presenza di cantieri per adeguare le linee ferroviarie in vista di Expo ha causato ulteriori disfunzioni con riflessi sulla circolazione dei treni.

3. Gestione del personale dell'azienda Trenord. L'introduzione del nuovo contratto di lavoro, osteggiata da una parte dei lavoratori, e una serie di difficoltà nella gestione dei turni e degli straordinari hanno avuto ricadute sul comportamento del personale, rispetto al quale sono state intraprese anche azioni disciplinari. Hanno risentito di questi comportamenti sia l'andamento del servizio che uno svolgimento corretto delle attività di controlleria. Altro segnale di tale situazione è la carenza di informazioni e comunicazioni tempestive alla clientela in caso di disservizi. Inoltre, un numero di scioperi al di fuori della norma ha interessato sia Trenord che i gestori delle reti.
4. Progressivo incremento del traffico ferroviario su di una rete rimasta sostanzialmente invariata (circolano più treni sia di Trenord che dell'Alta Velocità e merci). In particolare: Milano Porta Garibaldi è diventata una importante stazione della rete Alta Velocità, servita sia da Trenitalia sia da NTV; i nodi di Treviglio e Novara vedono la coesistenza di servizi regionali e a lunga percorrenza, con interferenze reciproche; Milano Centrale risulta congestionata.
5. L'attivazione di numerosi cantieri per manutenzione ordinaria e potenziamento dell'infrastruttura (anche in vista di Expo), con incremento del 50% della durata delle interruzioni di binario e l'introduzione da parte di ANSF di nuove normative di sicurezza per la gestione della circolazione in condizioni di degrado, che determinano forti impatti sulle prestazioni.

Da ultimo incidono sulla regolarità del sistema, seppur in minor modo, le situazioni impreviste: investimenti di persone, incidenti, frane introducono anomalie puntuali che, data la complessità del sistema sopra descritta, spesso si traducono in ritardi e disfunzioni che si propagano alla gran parte della rete se non addirittura alla sua globalità.

Responsabilizzazione di Trenord e adempimenti contrattuali

Se è pur vero che gli attori del sistema ferroviario sono più di uno è inequivocabile che chi ne è responsabile e deve garantire le prestazioni di servizio stabilite dal contratto è Trenord.

Come richiamato sopra, Trenord effettua il servizio sulla base di un contratto con Regione, del valore di circa 430 milioni di euro/anno.

Il contratto vigente ha validità 2012-2014. Con delibera 1263 del 24.01.2014, Regione Lombardia si è impegnata ad aggiudicare direttamente il Contratto a

Trenord anche per il periodo 2015-2020, sulla base delle condizioni previste dal Contratto vigente.

In Associazione Temporanea di Impresa con ATM, Trenord gestisce fino alla fine del 2017 anche il servizio della linea S5 Varese-Milano-Treviglio, affidato con gara nel 2005 (a condizioni economiche più vantaggiose per Regione).

La legge italiana per vari anni ha previsto l'obbligo di affidamento con gara ma va sottolineato che per il trasporto ferroviario regionale non si può parlare mai di vera concorrenza nel mercato – come tra Frecciarossa e Italo – ma solo di selezione con gara dell'operatore che farà il servizio (concorrenza per il mercato).

La messa a gara dei servizi ferroviari regionali non si è fino ad ora dimostrata una soluzione praticabile con efficacia.

Durante il periodo in cui in Italia le gare sono state obbligatorie (2000-2009) si sono aggiudicate solo 3 gare ferroviarie, tutte al monopolista o a un suo consorzio (tra cui appunto quella della linea S5). In ogni caso la gara non cancella la necessità di sussidio pubblico per il TPL (presente in tutti gli stati Europei ed anche negli USA) e richiede anche certezza di regole e finanziamenti, certezze di regole che invece in Italia ancora non vi sono, a fronte del fatto che negli ultimi quattro anni ci sono state nuove 18 norme di "riforma" del TPL.

L'attuale Contratto di servizio con Trenord:

- fissa le prestazioni oggetto del contratto e relativi standard di servizio (es: livello minimo di puntualità...);
- lascia una quota di rischio d'impresa all'operatore, quale necessario stimolo a fare un buon servizio;
- recepisce le scelte strategiche sullo sviluppo del servizio (es. attivazione di nuove linee) e sugli investimenti principali (es. acquisto di nuovi treni, da parte della Regione o dell'operatore), scelte che sono di carattere politico-strategico e che si collocano a monte del contratto;
- prevede regole certe per decidere le modifiche al servizio (es. soppressioni programmate), far fronte agli imprevisti (es. interruzioni accidentali), scambiarsi informazioni;
- disciplina alcuni aspetti dell'interazione con gli utenti e le associazioni dei consumatori (biglietti, "bonus", risposte ai reclami, momenti di confronto, carta dei servizi);
- gestisce l'ordinarietà delle inadempienze, fissando penali per uno spettro il più possibile ampio di disservizi, curando di prevedere misurazioni accurate, semplici e informatizzate;
- è difficilmente in grado di gestire inadempienze straordinarie, quale ad esempio un crollo generalizzato della puntualità, un tasso eccezionale di soppressioni o un generale decadimento della qualità erogata.

La difficoltà nel gestire eventi eccezionali è strettamente correlata con la situazione di monopolio naturale della ferrovia: di fatto nel breve periodo non esistono operatori alternativi all'affidatario, e anche nel lungo periodo trovare realisticamente un operatore alternativo è un compito non facile, tanto più sfidante, quanto più è grande il servizio da gestire (la Lombardia ha ovviamente il più grande contratto ferroviario italiano).

Alla luce dell'attuale assetto europeo delle ferrovie, si può ragionevolmente sostenere che cercare un operatore diverso da FS (Trenord resta partecipata da FS attraverso Trenitalia) significherebbe affidarsi ad un player internazionale di dimensione adeguata, posto che questo consideri profittevole il mercato italiano con tutte le sue incertezze normative.

In ogni caso, visti i tempi necessari per una messa a gara dei servizi, un affidamento temporaneo a Trenord per gli anni successivi al 2014 è di fatto un passaggio obbligato anche in queste ipotesi.

Va evidenziato che un affidamento temporaneo dei servizi a Trenord oltre a mettere in discussione la sostenibilità economica degli investimenti già effettuati da Trenord e da FNM per il rinnovo del materiale rotabile, impedirebbe di programmarne altri e comprometterebbe la possibilità di attivare i potenziamenti previsti per Expo.

Una scelta di questo tipo potrebbe anche determinare una diminuzione del valore delle azioni della holding FNM con impatto negativo sui valori di borsa. Questo scenario potrebbe mettere in difficoltà il gruppo FNM come player attivo del settore del trasporto locale in Lombardia distruggendo valore per l'azionista, salvo prevederne, a livello strategico, una nuova missione.

Alla luce di queste considerazioni, la Giunta come già evidenziato ha approvato la citata DGR 1263 del 24.01.2014, nell'ottica strategica di consolidare la crescita industriale di Trenord, confermando l'affidamento a per il periodo 2015-2020. Ciò è coerente con la legge italiana ed europea, che consente l'affidamento diretto per i servizi ferroviari, e non preclude un'eventuale futura messa a gara di specifici lotti o servizi.

Il nuovo contratto 2015-2020 dovrà pertanto essere sottoscritto sulla base delle condizioni previste dal contratto vigente, ivi compreso l'Atto integrativo approvato dalla Giunta.

Al contratto di servizio con Trenord, in caso di inadempimento totale o parziale delle obbligazioni contrattuali, si applicano comunque le norme generali del codice civile in materia di contratti, le quali prevedono e disciplinano gli istituti della risoluzione, della diffida ad adempiere, della clausola risolutiva espressa, del termine essenziale e dell'eccezione di inadempimento.

Si rileva, tuttavia, che la gran parte degli stessi è già contenuta e declinata più

specificamente nel contratto di servizio e nei relativi allegati, dal cui esame emerge come la Regione, di fronte agli inadempimenti contrattuali da parte di Trenord, abbia a disposizione vari strumenti che si descrivono a seguire.

Anzitutto, la Regione applica le clausole penali previste nel contratto e negli allegati. Nondimeno, per le stesse è previsto un tetto massimo pari al 5% dell'importo del corrispettivo contrattuale, che ad oggi non è comunque raggiunto.

E' poi previsto il rimedio della risoluzione per inadempimento, ossia dello scioglimento del rapporto contrattuale per inadempimento della controparte. L'art. 40 del contratto di servizio stabilisce che in caso di inadempimento da parte di Trenord delle obbligazioni previste a suo carico, Regione possa diffidare Trenord e concedergli un termine per porre rimedio all'inadempimento, decorso inutilmente il quale la Regione potrà adire il giudice per chiedere la risoluzione. Tuttavia, essendo il contratto attualmente in vigore con Trenord prossimo alla scadenza (31 dicembre 2014), il rimedio della risoluzione pare piuttosto inefficace.

Linee di intervento già intraprese per migliorare

A fronte della situazione inaccettabile dei servizi e delle condizioni al contorno descritte gli uffici regionali, oltre ad applicare le penali, monitorano costantemente le prestazioni sulle varie linee per sollecitare una collaborazione tra Trenord, Ferrovienord e RFI per risolvere i vari problemi che talvolta sono segnalati dagli stessi viaggiatori con lettere ed email.

Nel contempo Trenord ha recentemente comunicato le azioni di miglioramento della performance che intende attivare e che, nel breve periodo, prevedono, in particolare:

- introduzione del nuovo materiale rotabile (già in servizio i 5 Vivalto e i primi 2 Coradia; Regione monitora le consegne e ha già incontrato le aziende per garantire il massimo rispetto dei tempi) con contestuale dismissione del materiale obsoleto (con benefici conseguenti sul livello di manutenzione e confort offerto);
- recupero del debito manutentivo e pieno ripristino della disponibilità del materiale rotabile (in corso di attuazione porterà al completo recupero entro la fine dell'anno);
- completamento del percorso di assunzione e formazione di nuovo personale, già in corso di attuazione (con prime ricadute positive già nel secondo semestre 2014);
- rispetto dei tempi di chiusura dei cantieri (in tempo per Expo) soprattutto sulla rete Ferrovienord;
- Implementazione del "progetto reporting", messo a punto da Trenord per il controllo puntuale dei parametri operativi e gestionali in un'ottica di maggiore integrazione tra le aziende costituenti.

Queste azioni dovranno essere accompagnate da un analogo piano di interventi di Ferrovienord ed RFI sulle infrastrutture. E' indispensabile anche un maggiore coordinamento tra l'operatore ferroviario ed i gestori delle reti nella gestione quotidiana della circolazione e nella soluzione dei problemi.

Ma un'altra fondamentale e dirimente condizione per il miglioramento dovrà essere il riorientamento degli obiettivi manageriali dell'operatore ferroviario alla performance del servizio più che alla performance finanziaria della propria società.

E' indubbio che la vacanza della guida manageriale di Trenord (di competenza di FNM) faccia permanere in una situazione di indecisione e non permetta né di assumere decisioni di prospettiva, con ricadute anche sugli interventi previsti per Expo, né di definire le condizioni del nuovo contratto.

I primi segnali di cambiamento si sono registrati settimana scorsa, vista la scelta di Trenitalia di procedere all'indicazione di un nuovo direttore operativo a cui è stato affidato anche l'interim per la direzione della manutenzione.

Inoltre, dopo una serie di vicissitudini, FNM sta ancora cercando di portare a compimento l'individuazione del soggetto al quale affidare il compito di nuovo A.D. di Trenord, anche se i tempi per la formalizzazione (tra definizione del contratto, dimissioni dell'attuale incarico, nomina in CdA) non sono immediati ed operativamente si concluderanno nelle prossime settimane.

Una celere nomina e la piena operatività dell'AD è indispensabile da un lato per la necessità di generare valore agli azionisti (gestione efficiente) e dall'altro per perseguire il miglioramento delle performance del servizio erogato (soddisfazione dei clienti) da cui deriva un forte impatto politico su RL.

Quali possibili ulteriori iniziative

La prima azione che Regione Lombardia ha messo in atto, è pretendere che i soci di Trenord (FNM e Trenitalia), già richiamati in passato alle loro responsabilità, procedano al completamento dell'asset manageriale e diano espliciti obiettivi di performance del servizio. Questo al fine di onorare il contratto di servizio che si concluderà al 31.12.2014 secondo le prestazioni attese.

In secondo luogo sarà opportuno che Regione Lombardia basi la scelta di affidare a Trenord il contratto di servizio fino al 2020 sulla base di un credibile piano industriale che, entro fine anno, definisca nel dettaglio obiettivi, azioni e tempi per il raggiungimento degli obiettivi di qualità previsti dal Contratto e preveda nuovi investimenti per il rinnovo del materiale rotabile.

Benché il nuovo contratto debba essere stipulato "sulla base delle condizioni" di quello vigente, in base al piano industriale verranno valutate possibili integrazioni

che costituiscano per l'azienda uno stimolo più forte ed efficace al rispetto degli impegni assunti con lo stesso.

La terza linea di intervento è certamente nei confronti dello Stato e RFI. Regione Lombardia ha già dato la sua disponibilità a cofinanziare interventi infrastrutturali sulla rete RFI per risolvere alcune pressanti criticità (Linea Milano-Sondrio-Tirano e linea Milano-Cremona-Mantova).

Non può accettare di non essere al centro dell'attenzione degli organi statali anche per quanto riguarda le risorse da destinare alla manutenzione ordinaria della rete ferroviaria, ma vi è anche da pretendere la messa in campo di misure straordinarie in vista di EXPO.

Unica alternativa, nel medio-lungo periodo, potrebbe essere la creazione (con legge statale) di una nuova società che gestisca l'infrastruttura ferroviaria oggi di RFI, mutuando l'esperienza di CAL nel settore autostradale e proseguendo nella corresponsabilità nel settore ferroviario (come per Trenord). Questa proposta sarà tanto responsabilizzante per Regione Lombardia quanto foriera di impegni economici, in quanto porterebbe alla Lombardia la piena responsabilità sull'efficienza economica, produttiva e gestionale dell'attuale rete RFI, o almeno di una sua parte.

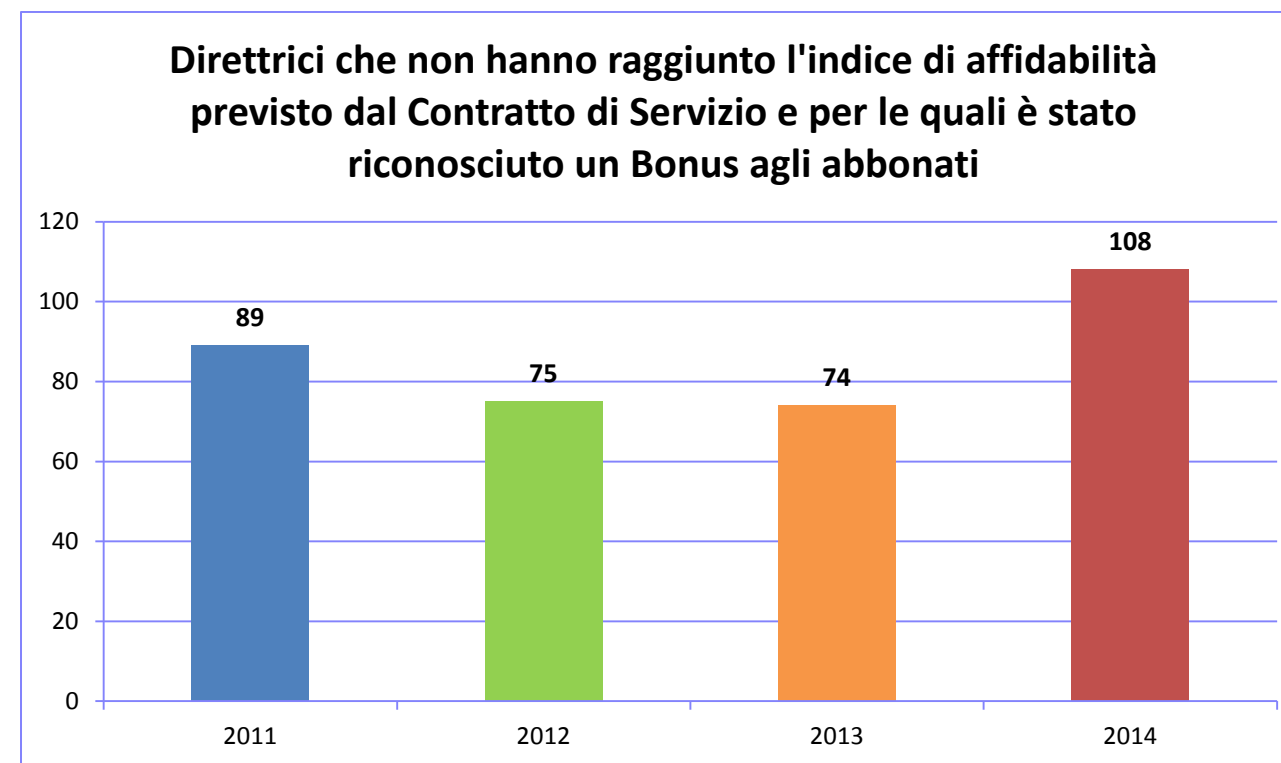
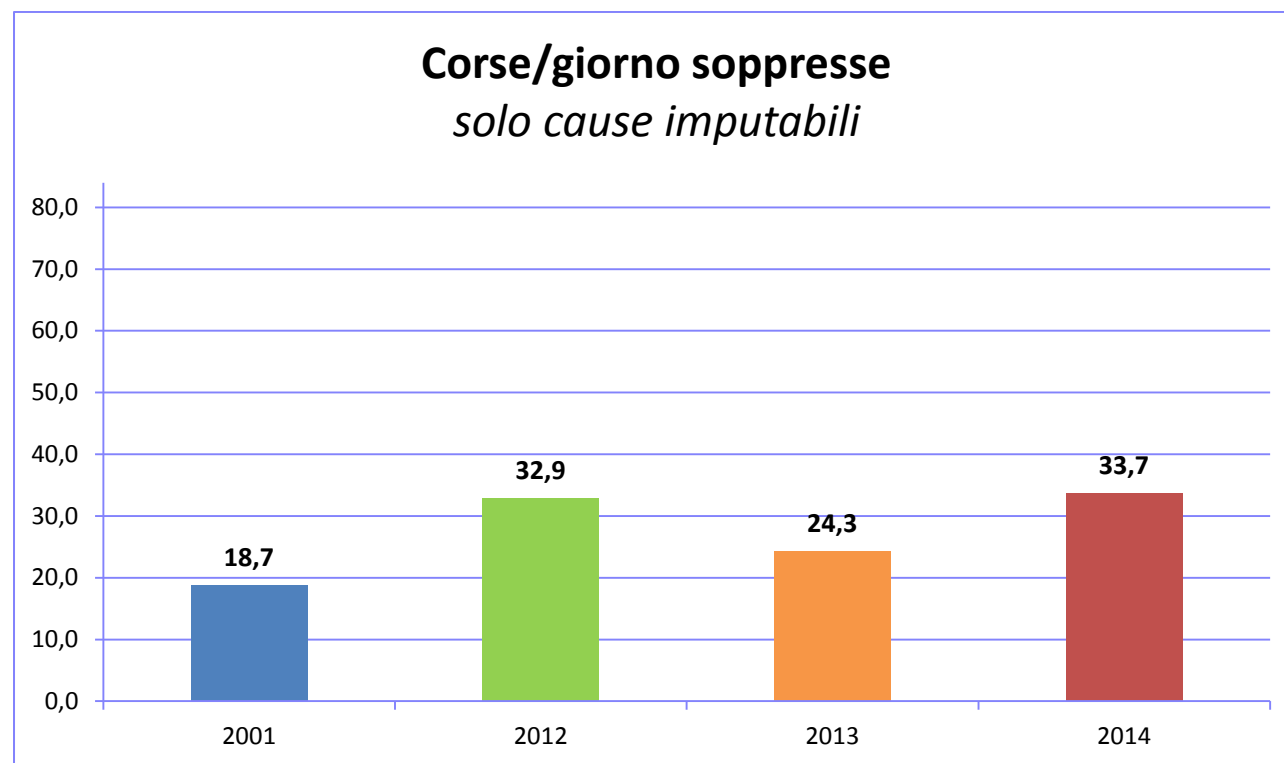
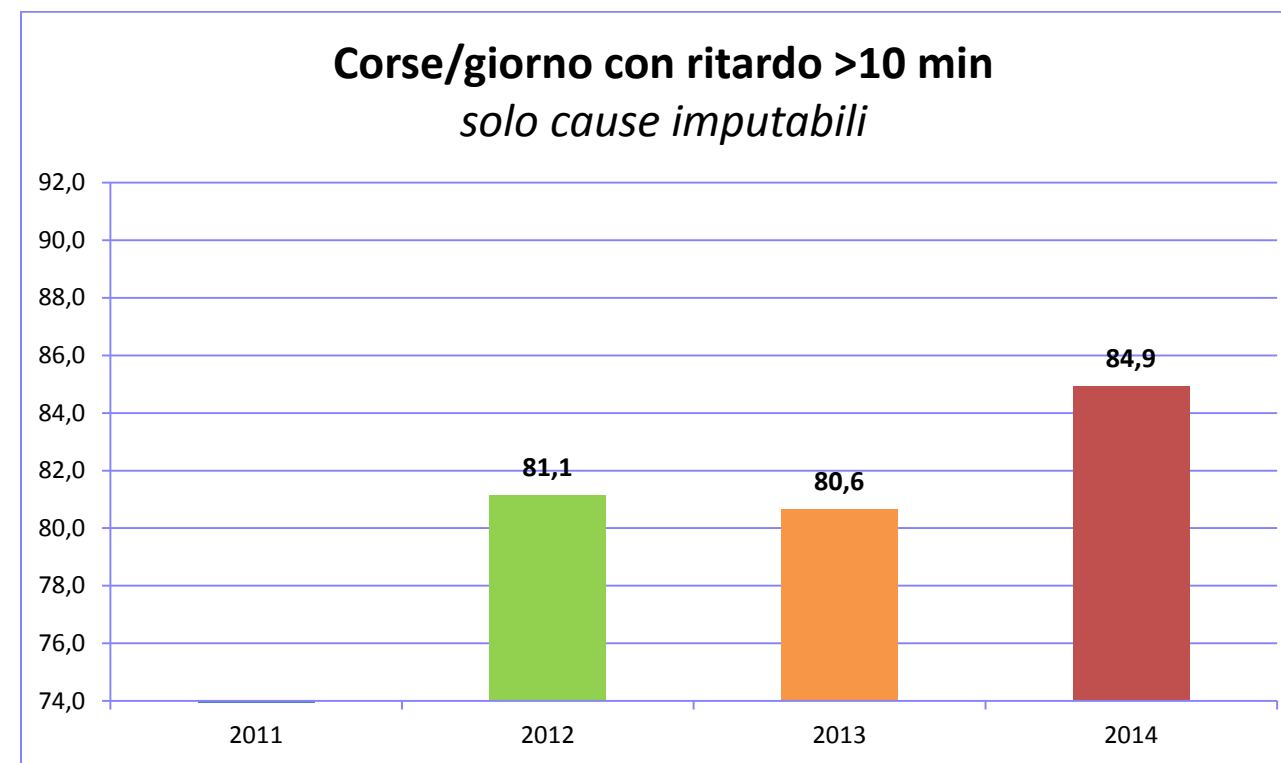
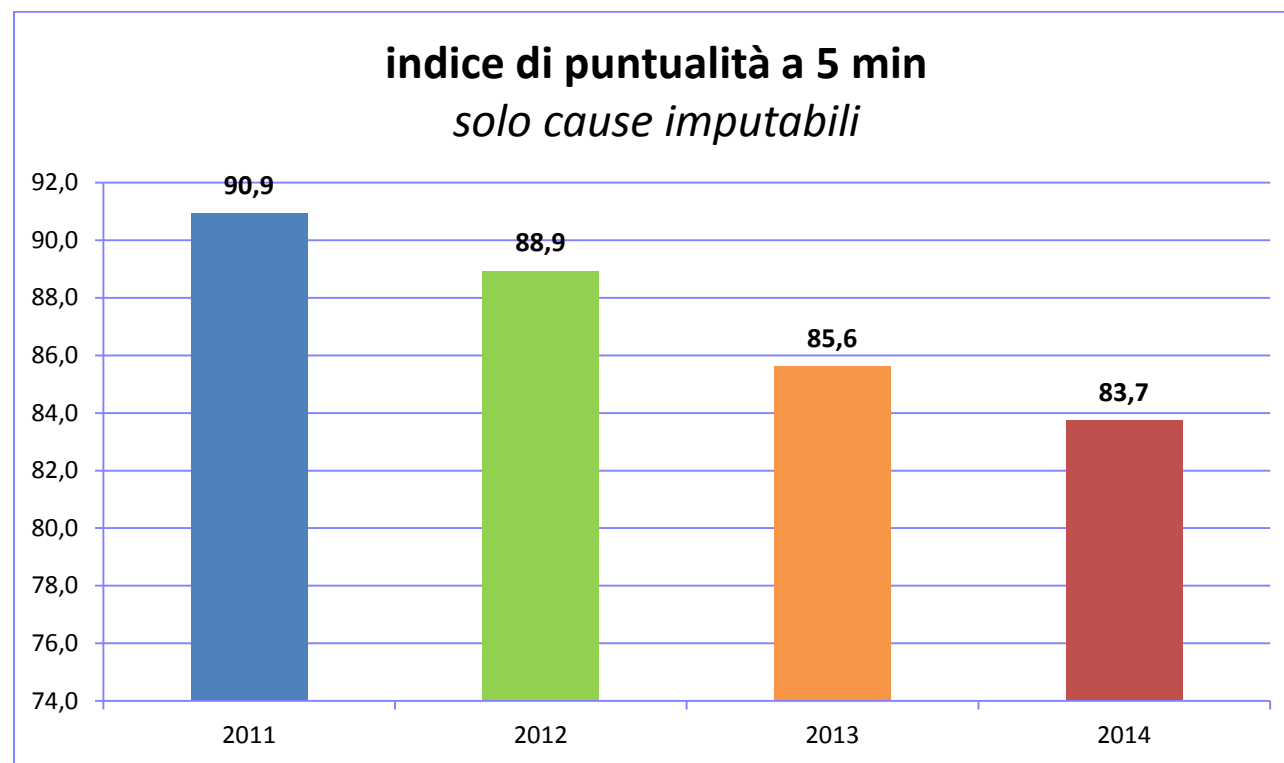
Infine, un consolidamento di Trenord, faciliterebbe la ripresa di un confronto rispetto alla possibilità di attivare sinergie industriali con altri operatori, anche esterni al perimetro regionale, nell'ottica di favorire la creazione di un player del trasporto pubblico di livello europeo.

Grafici allegati:

- Indicatori servizio Trenord
- Servizio Ferroviario Regionale – Soppressioni
- Servizio Ferroviario Regionale – Bonus - Indice di Affidabilità

Indicatori servizio Trenord

I dati del 2014 sono riferiti solo al periodo gennaio-agosto



Treni soppressi

