



Europa Verde su Trenord: fallito il federalismo ferroviario, serve una gara

Comunicato stampa Europa Verde

La Regione Lombardia deve prendere atto del fallimento gestionale che dura ormai da anni di Trenord. Lo dicono tutti i numeri, le proteste quotidiane dei pendolari, l'altissima conflittualità sindacale e l'ultimo rapporto (autoreferenziale) della regione stessa sul servizio ferroviario lombardo. In questo rapporto sono contenuti i dati che descrivono plasticamente la crisi e lo stato di collasso della gestione di trenord.

La puntualità dei treni è all'82% nell'intera giornata ma nelle ore di punta tra lunedì e venerdì questa percentuale si abbassa al 74%. Siamo lontanissimi dagli obiettivi ottimistici che la Regione stessa aveva dato a Trenord. I treni soppressi ogni giorno mediamente nel 2023 sono stati quasi 100 significa 3.000 treni in meno al mese sono tutte offerte per i pendolari. Rispetto ai 755.000 passeggeri medi giornalieri del 2017 questi sono diminuiti a 713.000 nel 2023.

Parallelamente sia Milano che nelle altre città della regione è cresciuto il traffico stradale ed in particolare il traffico autostradale in Lombardia. A cosa sono serviti 1,6 miliardi di investimenti per l'acquisto di 171 nuovi treni se nel 2023 le performance di Trenord sono state più che deludenti?



Foto Luca Catasta

La regione è connivente nei confronti di Trenord perché ne è anche l'azionista di maggioranza, perché è il compratore dei servizi di Trenord spendendo oltre mezzo miliardo l'anno per far funzionare malamente i treni della Lombardia. Un conflitto di interessi che lega in un "bacio della morte" la Regione Lombardia con Trenord che deve finire.

Gli Enti locali, i pendolari, le province, i sindacati e le associazioni economiche hanno da tempo denunciato che così non si migliorano le condizioni ambientali lombarde, si bruciano risorse pubbliche, non si aiuta la crescita economica. La gestione ferroviaria è nettamente inadeguata per una regione come la Lombardia.

Nella vicina Baviera a sostanziale parità rete, di abitanti e di superficie i passeggeri sono oltre il doppio di quelli trasportati in Lombardia e in condizioni di servizio nettamente migliori. Per questo va disdetto il recente contratto di servizio decennale predisporre una gara per l'affidamento del servizio da effettuare nei prossimi due anni come ha organizzato recentemente la Provincia di Bolzano.

L'Alto Adige è diventato di fatto la prima regione italiana ad intraprendere questa strada innovativa per far diventare il treno la spina dorsale della mobilità a misura di cittadino.

"Il trasporto pubblico ferroviario diventerà una vera alternativa all'automobile in tutto l'Alto Adige e il nostro obiettivo è creare una rete di mobilità pubblica solida ed eco sostenibile" dice l'Assessore ai Trasporti. Ecco perché anche Regione Lombardia deve orientarsi verso una gara da farsi entro due anni ed in questa fase di transizione lasciando a Trenord la continuità del servizio.

La provincia di Bolzano che è la stazione appaltante ha redatto l'appalto di gara in collaborazione con l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con l'Autorità di regolazione dei trasporti e con l'Autorità anticorruzione quindi con il supporto delle massime autorità italiane in applicazione della normativa europea che prevede dalla fine dell'anno 2023 l'obbligo della messa a gara dei servizi di trasporto ferroviario regionale.

Se la Regione Lombardia continuasse sulla strada del fallimentare federalismo ferroviario voluto da Formigoni sarebbe responsabile non solo dei disservizi ma anche dell'enorme spesa pubblica sostenuta in questi anni per un servizio ferroviario inefficiente e non degno di una regione come la Lombardia.

Comunicato stampa Europa Verde - 25 agosto 2024

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

