

**DOCUMENTO SU
MOBILITA', TRASPORTI E INFRASTRUTTURE
IN LOMBARDIA**

Le Organizzazioni Sindacali CGIL, CISL e UIL della Lombardia, congiuntamente alle Federazioni di Categoria hanno incontrato il 19 settembre u.s. l'Assessore alla mobilità e ai trasporti Raffaele Cattaneo.

Nell'incontro è stato evidenziato, oltre che la complessità della situazione trasportistica e infrastrutturale della nostra Regione, lo stato di carenza nella quale ci troviamo ad operare, sottolineando come uno dei fattori critici di competitività del sistema Regione passi attraverso la realizzazione dei molteplici progetti che in questi anni si sono accumulati.

Pertanto nella consapevolezza che in questa regione si stanno affrontando questioni decisive per lo sviluppo e per la qualità della vita dei cittadini, le OO.SS. ritengono importante richiamare l'esigenza di intraprendere percorsi di confronto che concorrano ad individuare decisioni condivise.

Tra queste emerge prioritario il tema delle grandi infrastrutture che vanno poste come prioritarie ed imprescindibili al **TAVOLO MILANO/LOMBARDIA**.

In tale contesto siamo addivenuti ad una attenta lettura della situazione esistente per formulare sui singoli ambiti (infrastrutture e mobilità, trasporto ferroviario, sistema aeroportuale e trasporto pubblico locale) analisi, valutazioni, e, la dove possibile proposte concrete di intervento.

INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

La Lombardia rappresenta l'area più popolata e industrializzata del Paese con 9,4 milioni di abitanti dei quali:

- **2.800.000 nell'area metropolitana,**
- **1.300.000 nel solo comune capoluogo.**

In Regione le imprese insediate sono circa 800.000 che danno lavoro a oltre 4,2 milioni di persone occupate tra lavoro autonomo e dipendente con un tasso d'occupazione del 52,3%, di 1 punto superiore alla media U.E.:

- **la densità delle imprese è di oltre 33 unità per Km², doppia rispetto alla media nazionale;**
- **il 60% delle attività produttive è insediata nell'area metropolitana.**

Milano e la Lombardia sono un crocevia di prima grandezza nel sistema delle relazioni internazionali e questo ruolo incide fortemente, nel bene e nel male, sui destini del Paese.

Eppure questa area è prossima al tracollo della sua rete di trasporto per effetto di 15/20 anni di ritardi nella dotazione infrastrutturale, mentre nel contempo sono aumentati di due volte i mezzi circolanti e di tre volte la quantità delle merci trasportate su gomma.

Tale situazione è in linea con le indicazioni contenute nel “Libro Bianco sui trasporti” dell’Unione Europea che già prevedeva nel 2001 per le ferrovie un incremento di passeggeri e merci del 38%, e sulla rete stradale un incremento della mobilità delle persone del 21% e delle merci del 38%.

Questa previsione di scenario risulta allo stato delle cose assai preoccupante poiché **larga parte di essa riguarda e riguarderà il territorio Lombardo.**

Relativamente al trasporto aereo è ipotizzata, su scala nazionale, una crescita della domanda del 4/5% ogni anno.

In Lombardia si prevede che si passerà dagli attuali 37 milioni di passeggeri a 47 milioni entro 5 anni e a 60 milioni tra 10 anni.

L’intero settore dei trasporti e della mobilità esce con un saldo negativo dagli ultimi 5 anni di Governo.

Non tutte le grandi opere indicate sono state avviate ed è notevole lo scarto (per quelle che si stanno realizzando), fra l’avanzamento dei lavori e gli stanziamenti necessari ai completamenti.

Valutiamo con estremo interesse il tentativo in corso, anche attraverso lo strumento del Tavolo Milano/Lombardia, di trovare da parte di tutte le Istituzioni in causa (Governo, Regione, Provincia e Comune di Milano) punti in comune per passare dai proclami alla realizzazione dei progetti individuati indispensabili.

Ancor più urgente appare la necessità di intervenire su questi temi se consideriamo il rischio ambientale.

I continui blocchi nella circolazione interessano ormai, non solo la grande conurbazione di Milano ma si estendono a larga parte del territorio regionale.

GRANDI INFRASTRUTTURE

La Lombardia, che si colloca al centro degli snodi Nord – Sud e Est – Ovest, ha bisogno di un forte potenziamento infrastrutturale per accompagnare lo sviluppo del suo sistema produttivo e per migliorare la qualità della vita delle persone che vi abitano.

Nel novero delle **grandi infrastrutture ferroviarie** poniamo l’urgenza del completamento delle linee ad alta capacità:

- **direttrice Milano – Roma (attivazione sino a Piacenza);**
- **direttrice del Frejus (completamento Novara – Milano);**
- **direttrice corridoio 5 (accelerazione del progetto definitivo della linea MI – VE – TS);**
- **i collegamenti con i valichi alpini ferroviari Nord-Sud linea Sempione-Lotscheberg e del Gottardo-Chiasso.**

Si tratta di opere che, se compiutamente realizzate nei tempi previsti, muteranno positivamente l'infrastruttura ferroviaria del Nord Italia e della Lombardia, e incideranno fortemente in tutto il complesso metropolitano.

CGIL, CISL e UIL prendono atto con interesse delle dichiarazioni fatte dai gestori delle linee ferroviarie (Trenitalia e FNM) che prevedono che la messa in servizio delle nuove linee dell'alta capacità e del quadruplicamento della Cadorna-Bovisa, realizzerà una potenziale maggiore offerta di tracce del 20/25%, strettamente connessa alla disponibilità di mezzi di trazione idonei a circolare sulle linee a 25 KV in corrente alternata.

In questo senso, crediamo sia necessario avviare da subito, una verifica degli effetti che ne possono derivare soprattutto per il trasporto pendolare che in questa fase è l'emergenza da superare.

Sul versante delle **grandi infrastrutture** riteniamo necessario richiamare il fatto che, in un contesto di scarsità di risorse economiche, bisogna individuare le priorità sulle quali incentrate tutti gli sforzi per i prossimi anni.

In questa logica come OO. SS. riteniamo di individuare alcuni assi strategici quali:

- la realizzazione della **Pedemontana** comprensiva delle tangenziali di interconnessione (Bergamo, Como e Varese);
- la **Tangenziale esterna di Milano**;
- la **Bre.be.mi**;
- il completamento delle opere di accesso **all'Aeroporto di Malpensa**, da Sud e da Nord;
- le nuove linee di **metropolitana** (linea 4 e 5) di Milano;
- il completamento delle opere ferroviarie di collegamento con la **Fiera Rho/Pero**.

Consapevoli che l'avvio e il completamento di opere infrastrutturali di tale dimensione comportano costi oggi solo in parte coperti da impegni assunti da Governo e Regione, riteniamo che i due livelli istituzionali debbano ricercare con il concorso dei gestori e dei soggetti concedenti le soluzioni tecnico-finanziarie per aumentare la quota di autofinanziamento per la realizzazione delle opere.

A tal proposito guardiamo con interesse l'impegno assunto dal Governo a seguito del confronto aperto al tavolo Milano-Lombardia.

TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

Il trasporto ferroviario regionale rappresenta uno dei nodi strategici per affrontare in modo efficace l'attuale congestione della mobilità nella nostra regione.

Purtroppo assistiamo ad una vera e propria emergenza del servizio ferroviario.

Congestione e saturazione della rete, materiale insufficiente e con anzianità media elevata, indice di puntualità e di pulizie delle carrozze sotto le attese, stazioni inadeguate con scarsa o inesistente informazione e accoglienza e spesso prive di adeguate aree di interscambio.

I due gestori storici del servizio regionale, Trenitalia e FNM, sollecitati a dare risposte strutturali per il miglioramento delle infrastrutture e del servizio, appaiono incapaci nel breve periodo a soddisfare i bisogni dell'utenza.

La Regione in quanto proprietaria di FNM e firmataria del contratto di servizio con Trenitalia, può e deve assumere un ruolo più incisivo sul rilancio del sistema ferroviario regionale.

Non vi è dubbio che dopo una stasi, durata circa 20 anni, gli investimenti in corso di realizzazione sia sul materiale rotabile che sulla rete danno un quadro di prospettiva incoraggiante.

Nell'arco dei prossimi tre anni, con cadenze diverse, se gli impegni finanziari verranno mantenuti, dovrebbero andare a completamento opere tra le quali le più significative sono:

- Prolungamento del passante ferroviario di Milano con l'apertura di Rogoredo e l'estensione del servizio verso Lodi e Pavia;
- Quadruplicamento della tratta Lambrate-Treviglio;
 - Raddoppio della tratta Milano-Bergamo con la soluzione dell'innesto a Treviglio (il cosiddetto salto di montone);
- Collegamento diretto Malpensa con la stazione Centrale di Milano;
- Quadruplicamento della linea FNM Cadorna-Bovisa;
 - Raddoppio della linea Milano Mortara dei tratti Mortara-Parona e Milano S.Cristoforo-Cascina Bruciata, pari a 20 Km. sul totale dei 40 km. della linea;
- Completamento del raddoppio della linea Lecco-Milano;
- Progetto SCMT del nodo di Milano;
 - Sistemazione a PRG di Milano Rogoredo e Certosa e interventi di ammodernamento sulla stazione di Milano Centrale;
 - Collegamento Malpensa-Gallarate e potenziamento infrastrutturale tratta Gallarate-Rho.

Le OO.SS. scriventi chiedono, a fronte di un costruttivo rapporto tra le parti l'attivazione di specifici confronti che ci consentono di seguire l'iter della realizzazione delle opere affinché si possano attivare tavoli negoziali tra le OO.SS. e le Aziende di Trasporto al fine di predisporre i necessari adeguamenti organizzativi connessi con l'attivazione delle opere sopra richiamate.

Se si può concretamente prospettare un significativo miglioramento delle potenzialità di offerta sulle linee che le opere infrastrutturali consentiranno, va detto che appaiono insufficienti gli impegni assunti per l'ammodernamento del materiale rotabile.

Perché si possa cogliere appieno le potenzialità che le nuove tracce creeranno nei prossimi tre anni riteniamo necessari importanti investimenti aggiuntivi che nell'incontro del 19 settembre sono stati indicati in 50/60 mil. €annuo.

Al fine di migliorare fin da ora il servizio offerto richiamiamo l'esigenza che si avvii un confronto:

- Sulla riorganizzazione complessiva degli orari con un servizio di cadenzamento che consenta un effettivo aumento dell'offerta di treni nelle ore di maggior frequenza;

- Una riorganizzazione complessiva del servizio di manutenzione e sicurezza del rete materiale rotabile, che consenta, eccezionalmente il parziale recupero di una parte delle vecchie vetture, potenziando le officine e garantendo una effettiva organizzazione degli interventi;
- La messa a verifica degli standard del servizio di pulizia dei treni che risulta insufficiente per quantità e qualità degli interventi svolto dalle imprese in appalto;
- Rivedere e migliorare i servizi di informazione e accoglienza nelle stazioni;
- Sull'integrazione del servizio ferro gomma con l'obiettivo di ampliarne l'offerta evitando sovrapposizioni e garantendo orari in coincidenza tra i diversi vettori;
- Prevedere un piano parcheggi di prossimità e di interscambio in grado di favorire un facile e veloce accesso alle stazioni.

Sapendo che alcune delle materie sopra riportate attengono a una necessaria riorganizzazione del servizio è opportuno che in sede aziendale, le parti (Trenitalia, Ferrovie Nord, Tilo), affrontino per tempo le necessarie analisi dei modelli organizzativi al fine di:

- Prevedere da parte dei gestori l'eventuale inserimento di nuovo personale, a fronte del turn-over fisiologico e dei nuovi servizi.
- Programmare la formazione professionale in tempo utile affinché il personale inserito risponda ai criteri di capacità professionale nel gestire un sistema di mezzi e di reti sempre più complesso e articolato.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il T.P.L. anche dopo la L.R. 22/98, ha mantenuto una offerta francamente molto al di sotto delle aspettative e dei bisogni dei cittadini e degli utenti.

Il conferimento alle Province e ai Comuni di funzioni programmatiche e di indirizzo sul T.P.L., pur nello spirito di un condivisibile decentramento, ha rappresentato una ulteriore frammentazione delle sedi in cui assumere decisioni, tali rendere più complesso un processo di integrazione dei vari vettori (gomma-ferrovia-navigazione laquale e funicolare) al punto che non si è determinato alcun disincentivo all'uso del mezzo privato.

La L.R. 22/98 poneva tra i suoi punti qualificanti la messa a gara dei servizi, superando le vecchie concessioni.

Questo obiettivo si è realizzato solo parzialmente, e in molte realtà non è mai partita, vedi il caso più eclatante di Milano (che da sola vale circa il 50% del trasporto regionale).

Se le gare sembrano essere una via da perseguire, esse devono consentire la effettiva competizione tra le imprese favorendone la riorganizzazione e la crescita dimensionale.

A maggior ragione quando nella regione operano 147 imprese, di cui 85 sono piccole aziende con meno di 10 dipendenti e con un parco macchine inferiore a 10 autobus. Di converso 21 sono le imprese con più di 100 dipendenti.

Bisogna creare attraverso le gare quelle condizioni di maggiore efficienza e produttività, garantendo nel contempo che le procedure di appalto che prevedano per le imprese l'accettazione di clausole sociali di garanzia del lavoro e di parametri comuni, che evitino la concorrenza sleale sul costo del lavoro quale componente rilevante del bilancio aziendale.

E' necessario, quindi aprire un tavolo di confronto per verificare il rapporto tra obiettivi e risultati delle gare espletate.

Nell'ottica di una necessaria modifica della legge regionale sul T.P.L., è da auspicare un miglior sistema di coordinamento e di indirizzo della Regione unitamente ad una migliore concertazione tra le istituzioni a favore di forme di integrazione dei servizi e delle tariffe tra realtà urbane e decentrate. (piani triennali dei servizi in ambito provinciale e dei comuni capoluogo).

Riteniamo utile proporre che in ogni provincia sia costruito un'agenzia unica della mobilità di cui facciano parte tutte le istituzioni con compito programmatico e con un coinvolgimento delle parti sociali.

Le risorse al T.P.L. in Lombardia, sono rimaste sostanzialmente inalterate negli ultimi 10 anni.

E' evidente che in assenza di investimenti il TPL non potrà migliorare in efficienza.

Individuiamo con urgenza alcuni obiettivi da perseguire:

- regole uniformi della concorrenza in linea con le decisioni dell'U.E.;
- risorse non a pioggia, ma mirate agli investimenti in mezzi, quindi in conto capitali rivolte al rinnovo del parco mezzi e a obiettivi prefissati;
- procedure che incentivino la crescita dimensionale delle imprese, aumento del servizio e quindi dell'offerta.

Chiediamo inoltre che Regione Province e Comuni definiscano programmi di spesa pluriennali per il rinnovo del parco mezzi.

Uno dei nodi centrali da affrontare resta la velocità commerciale dei mezzi ed è essenziale, che Comuni, Province e Regione, ciascuna per le proprie competenze, diano forte impulso alla creazione di:

- corsie preferenziali, con azioni di evidente disincentivo per i mezzi privati;
- parcheggi di interscambio e di prossimità;
- nuove linee metropolitane (linea 4 e 5 di Milano);
- completamento delle opere ferroviarie di collegamento del passante con la fiera di Rho-Però;
- riorganizzazione degli orari delle città in funzione di favorire un ampliamento della fascia oraria di punta (scuole, uffici, manifestazioni e fiere ecc);
- provvedere ad un'azione congiunta di informazione capillare che porti a conoscenza degli utenti tutte le opportunità e potenzialità dei servizi offerti (citiamo ad esempio il basso utilizzo del passante a Milano).

Una particolare riflessione sarà da porre sulle sovrapposizioni di linee che viaggiano in parallelo (Gomma-Gomma e Gomma-Ferro) al fine di poter recuperare risorse, da destinare a nuove necessità trasportistiche.

Da ultimo, ma non per importanza, è necessario sviluppare un sistema di tariffazione integrata regionale ferro/gomma con una pluralità di opportunità tali da cogliere i vari interessi degli utenti lombardi.

SISTEMA AEREOPORTUALE LOMBARDO

Abbiamo già, in premessa, sottolineato il potenziale sviluppo strategico di questo servizio pertanto ci limitiamo a richiamare velocemente alcuni dati significativi per evidenziare l'urgenza di affrontare questo nodo con estrema determinazione, partendo dalla attuale fotografia della rete aeroportuale Lombarda, che vede:

- **Malpensa:** aeroporto Hub con prevalenza di voli internazionali ed intercontinentali, nazionali in coincidenza e Cargo;
- **Linate:** city airport di Milano;
- **Orio al Serio:** aeroporto prevalentemente utilizzato da vettori low cost nazionali e Internazionali e curier;
- **Montichiari:** ex aeroporto militare, opera con funzioni di cargo a lungo raggio, voli charter e collegamenti prevalentemente interni.

Il trasporto aereo passeggeri e merci è in Europa e nel Mondo in forte crescita, grazie anche all'esplosione del fenomeno dei low cost.

La domanda in crescita pone a la necessità di migliorare l'offerta dei vettori e delle infrastrutture aeroportuali e di collegamento stradale e ferroviario.

La Lombardia e la sua rete infrastrutturale aeroportuale deve mettersi in condizioni di intercettare questa domanda.

In questo contesto le OO.SS. ribadiscono innanzi tutto l'importanza del nodo strategico dell'hub di Malpensa.

Tale importanza è ancora più avvalorata dal fatto che il 60% del fatturato della nostra compagnia di bandiera è riferimento a voli che hanno posizionamento al Nord Italia.

Siamo convinti che al di là di come sarà possibile è augurabile il superamento della crisi dell'Alitalia, per la nostra regione e l'intera area nord del paese, un rafforzamento della funzione di Malpensa rappresenta una opportunità di sviluppo economico e occupazionale.

In tal senso sollecitiamo la Regione a fare la propria parte, superando ritardi, dando sollecita attuazione al piano delle opere già previste per consentire un rapido ed efficace collegamento ferro-gomma tra Malpensa, l'area metropolitana e le principali arterie stradali e ferroviarie.

In questo senso l'eventuale terza pista dovrà essere valutata sia in rapporto alla portata strategica sia sul piano ecologico ambientale.

Inoltre ribadiamo la necessità che la Regione assuma un ruolo propositivo e programmatico e, congiuntamente alle società che gestiscono le varie realtà aeroportuali, promuova processi di gestione dei servizi per la mobilità a terra e della promozione delle offerte di collegamenti, affinché le varie realtà si possano meglio integrare.

MOBILITA' DELLE MERCI E LOGISTICA

Infine, e non per ordine di importanza, bisogna riprendere il tema della movimentazione delle merci sviluppando la “**programmazione dei piani della logistica territoriale**” e la “**pianificazione di interporti – piattaforme logistiche**” a partire da una verifica di quanto avviene nel territorio metropolitano, anche in considerazione dei vincoli ambientali sempre più pesanti che colpiranno in modo massiccio gli automezzi commerciali.

Una idea potrebbe essere la riconversione degli scali ferroviari attualmente sotto utilizzati o abbandonati quali: Farini, Certosa, Graco-Pirelli, Porta Genova, Porta Romana utilizzandole come sistema distributivo funzionale.

Tale progetto potrebbe essere collegato alla attivazione delle potenzialità previste dalla proposta di legge attualmente in discussione in Regione sulla Competitività la dove si cita il riutilizzo delle aree industriali dismesse.

Collegato al tema della logistica riteniamo necessario avviare una riflessione sul trasporto delle merci nelle direttrici NORD – SUD e EST- OVEST attraverso itinerari alternativi che consentano di baipassare l'area Metropolitana.

A tal proposito riteniamo possibile, già nel contesto attuale, individuare delle gronde ferroviarie in modo che le merci abbiano un diverso scorrimento.

Ad esempio si potrebbe studiare modalità organizzative e funzionali per un maggior utilizzo dell'itinerario Novara-Saronno-Seregno-Bregamo-Brescia, come anche quello che segue l'itinerario Novara-Pavia-Cremona-Mantova-Verona.

Alla Regione si chiede senza indugio che il territorio si doti di infrastrutture necessarie a garantire il trasferimento delle merci dalla gomma al ferro, pianificando con le Istituzioni locali le scelte di localizzazioni adeguate.

Sesto S. Giovanni, 13 dicembre 2006