

COMMISSIONE CONSILIARE V

Seduta del 28 aprile 2011

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE POZZI

Argomento n. 7 all'ordine del giorno:

ITR n. 3071 "Adeguamenti tariffari nelle tratte gestite dal Gruppo Ferrovie Nord Milano"

## *Estratto verbale*

### Seguono interventi

#### PRESIDENTE

L'interrogazione numero 3071, a firma dei Commissari Patitucci, Cavalli, Sola e Zamponi, nella sostanza è analoga. Però riguarda criticità negli adeguamenti tariffari nelle tratte gestite dal Gruppo Ferrovie Nord Milano. La prima questione, in particolar modo, è quali siano le motivazioni a fondamento degli annunciati aumenti tariffari e la seconda è se non si ritenga doveroso attivarsi di pari passo, questo lo dico soprattutto perché so che tieni molto all'aumento del biglietto, anche per un miglioramento su tutti i fronti del servizio che è un tema a noi molto caro.

Prego, Assessore.

#### Ass. CATTANEO

Grazie. Prendo atto innanzitutto che i Commissari interroganti non dovevano essere così interessati. Di solito sono abituato al fatto che il Collega Zamponi ci tiene ad essere presente tutte le volte.

I due aspetti meritano entrambi una risposta puntuale. Il primo: il bilancio del Gruppo Ferrovie Nord, che è stato approvato dal Consiglio di amministrazione lo scorso 24 marzo e che verrà portato all'attenzione dell'Assemblea nella giornata di domani, bilancio che viene citato nell'interrogazione, è un bilancio buono, positivo e di questo non posso che essere soddisfatto. Da diversi mesi il buon operato del Gruppo mi sembra sotto gli occhi di tutti e anche i primi risultati dell'operazione Trenitalia LeNord mi pare che siano sotto gli occhi di tutti e contraddicano l'affermazione contenuta nell'interrogazione che, nonostante numerose promesse, il miglioramento inserito nel trasporto pubblico locale non sia stato ancora minimamente attuato. Non mi pare che possa dirsi così per il trasporto ferroviario, dove i dati del servizio, lo illustreremo con dovizia di particolari nella giornata di domani, quindi pazienterete ancora poche ore, dimostrano che c'è stato un miglioramento significativo del servizio ferroviario per i cittadini lombardi.

Mi pare soddisfacente, dicevo, il fatto che il Gruppo Ferrovie Nord abbia un bilancio positivo per due ragioni: la prima è che non ho nessuna nostalgia dei pozzi senza fondo, dei carrozzoni di Stato o di Regione, modello Alitalia, o modello Trenitalia di qualche anno fa, che era arrivata a perdite, lo ricordo, di quattro o cinque volte l'ordine di grandezza di quelle di Alitalia, cioè 1,7 miliardi per Trenitalia, 2,1 miliardi per il consolidato del Gruppo. Il Paese non si può permettere di avere buchi così grandi da essere pressoché insanabili, il Paese ha bisogno di aziende che organizzino servizi pubblici, come il trasporto ferroviario, che siano gestiti bene e mantengano i loro bilanci in equilibrio.

Le Ferrovie Nord lo sono e personalmente ne vado orgoglioso e lo ritengo anche un motivo di successo delle nostre politiche. Peraltro, cosa fanno le Ferrovie Nord di questi utili? Se li intascano loro? No. Se le intasca l'azionista Regione Lombardia? Neppure.

Le Ferrovie Nord non distribuiscono dividendo da moltissimi anni e sono sicuro che anche domani, quando andrò a rappresentare la Regione nell'assemblea del Gruppo, questo sarà oggetto di lamentele da parte di molti azionisti, come è stato in tutte le assemblee ultimamente, da dieci anni a questa parte, quando ho avuto occasione di andare, come può testimoniare anche il Presidente Pozzi, che ha avuto modo di rappresentare la Regione in queste assemblee.

Cosa ne fanno, allora, di questi utili? Vengono tutti integralmente reinvestiti, nell'interesse dei viaggiatori, degli utenti, dei clienti della società. Questo avverrà ancor di più con la nascita della nuova società Trenitalia LeNord, che ha in programma, anche a valle delle efficienze che questa integrazione consentirà di realizzare, un piano di investimenti particolarmente significativo che, ripeto, domani verrà illustrato in dettaglio dalla società.

Questo però mi pare un fatto che meriti di essere sottolineato in questa Commissione. Questa

Commissione credo che sia interessata ad apprendere che in questi mesi c'è stato un lavoro molto attento per ottimizzare i processi industriali, per ridurre gli sprechi, per abbattere le inefficienze, con l'obiettivo di migliorare le condizioni di servizio. Faccio un solo esempio: l'accordo sindacale sottoscritto pochi giorni fa, che permetterà, primi in Italia, di poter fare la manutenzione non solo su due, ma addirittura su tre turni, facendo la manutenzione dei treni anche di notte, anche all'interno di quella che prima era la Direzione regionale di Trenitalia, che adesso diventerà una parte di Trenitalia Le Nord, è un fatto di straordinaria importanza.

Abbiamo vissuto per anni con il dramma di treni che non partivano la mattina, perché le manutenzioni si esaurivano alle 16,10, perché gli accordi sindacali erano così. Questo mi pare un fatto da ribadire come importante e utile nell'interesse dei pendolari, non nell'interesse di chicchessia. Aziende efficienti, che producono risultati efficienti anche in termini di bilancio, sono in grado di fornire servizi efficaci; aziende inefficienti, di solito non forniscono nemmeno servizi efficaci, anzi, forniscono servizi di pessima qualità.

La seconda parte dell'interrogazione riguarda l'aumento delle tariffe: come abbiamo già detto, ma voglio tornarci un secondo, prima di tutto l'aumento non è frutto del gusto masochistico o sadico, che sarebbe più masochistico che sadico, in questo caso, dell'Assessore Cattaneo, ma della necessità di mantenere in equilibrio un sistema, a valle del taglio delle risorse destinate al settore del trasporto pubblico. Abbiamo già spiegato come una parte di queste risorse sono state recuperate nel confronto col Governo e una parte no. Sono personalmente convinto che sarà necessaria anche la seconda tranche di aumenti che abbiamo ipotizzato a luglio.

Voglio però segnalare che la prima tranche è stata condizionata all'avvio all'immissione nel sistema dei nuovi titoli integrati e che la seconda sarà condizionata al raggiungimento di specifici parametri di qualità che si stanno definendo all'interno di una Commissione ristretta del tavolo del trasporto pubblico locale a cui partecipano tutti i soggetti, gli enti locali, le aziende, i sindacati, i consumatori, i pendolari. Da lì emergerà un quadro che permetterà di valutare, credo, nella maniera più condivisa possibile le performances di qualità.

Torno al discorso di prima: cosa ci interessa di più, anche da un punto di vista politico? Ci interessa di più sviluppare il sistema del trasporto pubblico locale? O ci interessa di più tenere le tariffe a un livello che oggi è tra il 50 e il 70 per cento inferiore alla media europea? Questo vuol dire che da noi si paga dalla metà a un terzo di quello che si paga nel resto d'Europa.

Credo e qui esprimo un orientamento politico che interessi di più ai nostri pendolari avere un servizio migliore e magari anche più esteso. Facciamo anche qui degli esempi concreti: il Commissario Mirabelli mi ha interrogato qualche tempo fa in aula consiliare su quando estenderemo il servizio delle linee S fino a Pavia. Con questa operazione potremo estendere il servizio delle linee S fino a Pavia, probabilmente già dal prossimo cambio orario. Senza questa operazione senza questa manovra sulle tariffe, non avremmo avuto le risorse per poter estendere il servizio delle linee S fino a Pavia. Chiedo scusa: probabilmente lo estenderemo a Pavia dal cambio orario invernale, lo estenderemo invece sulla linea per Mortara, fino alla stazione nuova di Albairate, col cambio orario estivo.

Questo potenziamento dei servizi sarà possibile solo grazie alla manovra tariffaria che abbiamo effettuato. Siamo l'unica Regione che in un contesto in cui tutti tagliano, aumenta i servizi: dalla Liguria abbiamo conseguenze drammatiche sui treni che vengono anche in Lombardia per i tagli che sta facendo la Regione Liguria, che è governata, peraltro, da un'altra coalizione politica, non da quella che governa la Lombardia.

In controtendenza stiamo aumentando i servizi, non perché abbiamo la bacchetta magica, ma perché è chiaro che abbiamo cercato di costruire un equilibrio economico che avesse ragioni diverse, anche sulla base di una partecipazione maggiore degli utenti al costo del servizio. È una partecipazione che penalizza impropriamente le fasce più deboli? Credo di no, perché i nuovi biglietti che abbiamo introdotto vanno esattamente nella direzione di non penalizzare le fasce più deboli: chi viene da più lontano e spende di più, chi ha più persone che viaggiano in famiglia, chi si muove usando più mezzi pubblici.

Ultima considerazione: abbiamo consentito, per quanto riguarda il trasporto su gomma, a ciascun ente locale di individuare, di concerto con le aziende, il proprio punto di equilibrio tra livello tariffario e livello dei servizi (mi riferisco ai servizi su gomma). Constatato che le province e i comuni hanno ritenuto, più che incidere sull'efficientamento aziendale, di incidere sulla razionalizzazione dei servizi, cioè, hanno ridotto le corse. La Regione, per il servizio ferroviario, questo non l'ha fatto. Anche qui credo che ci sia qualche riflessione da fare in ordine alle volontà politiche dichiarate a parole e a quelle praticate nei fatti. La politica della Regione Lombardia, nei fatti, non solo ha mantenuto, ma ha ampliato il servizio ferroviario e questo mi pare un punto di cui possiamo essere orgogliosi.

PRESIDENTE

Grazie, Assessore. Prego, Commissario Patitucci.

Cons. PATITUCCI

Grazie, Assessore, la ringrazio della risposta, però ho qualche perplessità sulle sue dichiarazioni, uno perché, a fronte di un aumento di utili di circa 18 milioni nel 2010, di quasi 8 milioni nel 2008 e di 12,78 milioni nel 2009, quindi un utile intorno ai 40 milioni, si registra un aumento del prezzo del biglietto. Un aumento c'è già stato dal 1° febbraio, era previsto un altro aumento dal 1° maggio, dopo la fusione di Trenitalia Lombardia con Le Nord, però non corrisponde ad un miglioramento del servizio. Al riguardo, Assessore, la invito ad andare in incognito, a farsi un viaggio Milano-Brescia.

Leggo una sua dichiarazione, una dichiarazione del Presidente Formigoni e del Sindaco di Brescia, Adriano Paroli: "Dopo Formigoni interviene anche il Sindaco di Brescia, Adriano Paroli. Duro il monito lanciato a Trenitalia, responsabile della disastrosa situazione che si è venuta a creare con la partenza della Freccia Rossa", e mi fermo qui. Poi: "Un'odissea per i pendolari bresciani recarsi al lavoro a Milano, ancora peggio il ritorno serale. Parole grosse dall'Assessore regionale ai trasporti, Raffaele Cattaneo, seguito a ruota dal Presidente Formigoni, che minaccia di bloccare l'Alta velocità, se Trenitalia non risolverà al più presto la situazione, già grave prima dell'avvento dell'Alta velocità e disastrosa poi". Finisce con una frase: "così è una presa in giro". Queste cose le vivo sulla mia pelle: le carrozze sono fatiscenti, sporche, i treni arrivano sempre in ritardo, nei bagni è meglio non andarci. Altro che trasporto di ultima generazione! Qui il trasporto è da terzo mondo, se non peggio. Gli utenti sono felici di vedere un aumento del prezzo del biglietto, però se corrisponde a un miglioramento del servizio. Ma il miglioramento del servizio non c'è, non esiste. Nell'interrogazione ho messo in risalto il fatto che in tre anni di seguito i treni LeNord hanno avuto un utile, però adesso, con questo matrimonio che si va a fare con Trenitalia Lombardia, tutte queste negatività ce le accolliamo noi? Cosa succede? Questa era la mia domanda.

Questa sua dichiarazione risale al dicembre del 2008 e dal dicembre 2008 la situazione non è migliorata, anzi, posso affermare con certezza che è peggiorata, perché tutti i giorni sono sul treno e come me tutti i Colleghi che vengono da Brescia.

PRESIDENTE

Grazie, Commissario, anche se mi pare che l'Assessore le abbia risposto: che lei sia o meno d'accordo questo è un altro discorso.

Prego, Commissario Tosi.

Cons. TOSI

Ovviamente non entro nel merito della interrogazione, però chiederei al Presidente della Commissione e anche all'Assessore se fosse possibile programmare una Commissione specifica sul piano industriale di TLN, perché mi sembra che dal 1° maggio parta la società, per cui credo sia importante discutere in Commissione del piano industriale che la società presenta e presenterà forse domani, o non so quando, alla stampa. Credo che sia importante per noi riuscire a discutere, perché

all'interno di quel piano vi sono alcuni temi molto significativi, tipo il piano degli investimenti, che credo sia di 250 milioni, mi sembra di capire, di rinnovo del materiale rotabile e quant'altro, che è oggettivamente legato al tema tariffario. Su questo chiederei, però, sia alla Giunta che al Presidente della Commissione, se è possibile, finalmente, di paragonare le tariffe non tanto a livello europeo in maniera generica, ma al potere d'acquisto equivalente nelle varie zone europee.

Faccio un esempio: è evidente che a Londra si paga una tariffa più alta per il trasporto pubblico locale, ma se andiamo a vedere il potere d'acquisto equivalente londinese è tre volte quello lombardo. Siamo in grado di discutere con l'Unione Europea, ma in realtà sia a Parigi che a Londra il potere d'acquisto equivalente è molto più alto rispetto al nostro. Anche da questo punto di vista, quindi, chiederei, se possibile, di fare dei confronti di merito, anche a fronte del piano industriale di TLN e poi della futura legge del trasporto pubblico locale, di partire da dati più condivisi su questo tema, altrimenti certo ripetiamo il solito riferimento alla percentuale di incidenza del costo, che per la verità con questi aumenti tariffari, se poi il 10 per cento verrà applicato anche nel prossimo luglio, ormai superiamo come copertura dell'entrata commerciale, credo, il 50 per cento delle entrate.

Con queste ultime dieci, tenendo conto, come sai benissimo, Raffaele, che poi, con l'aumento dell'utenza, di fatto, siccome ragioniamo sostanzialmente senza tener conto dell'aumento dell'utenza, perché questo aumento sostanzialmente incide sulle entrate delle società, non tanto sul contratto di servizio che abbiamo fatto, però di fatto è quello che è successo negli scorsi anni. Per questo, in preparazione del dibattito che avremo sulla legge del trasporto pubblico locale, credo che sia utile discutere sia del piano industriale di TLN, sia anche, se è possibile, confrontarci con dei dati in qualche modo utili per quanto riguarda il potere d'acquisto equivalente, quando diciamo della copertura dei costi del trasporto pubblico locale.

PRESIDENTE

Condivido di fare una Commissione su questo documento che reputo strategico.  
La parola all'Assessore per la replica.

Ass. CATTANEO

Naturalmente sono a disposizione per partecipare ad una Commissione che volesse approfondire il tema dell'integrazione tra LeNord e la Direzione regionale di Trenitalia. Se parliamo di piano industriale bisognerà poi coinvolgere il management della società, visto che quello è un argomento di cui si occupa, come è giusto che sia, direttamente il management della società. Se parliamo di obiettivi strategici, motivazioni che stanno alla base di queste scelte, risultati che queste scelte hanno consentito di ottenere, ovviamente avrò piacere di partecipare, se vorrete invitarmi, perché questo è il compito di chi programma il sistema, come deve fare la Regione Lombardia.

Per quanto riguarda la richiesta di avere dei dati depurati dalle differenze di potere d'acquisto mi sembra una richiesta interessante. Abbiamo già alcuni dati di questo tipo, che confermano peraltro la disparità nell'ordine che abbiamo detto. Quanto al caso di Londra, che veniva citato, a Londra le tariffe del trasporto urbano sono cinque volte quelle di Milano, quindi, anche se c'è un rapporto di uno a due del potere d'acquisto, vuol dire che le tariffe sono due volte e mezzo. Comunque, credo che sia uno spunto interessante quindi chiederò ai miei collaboratori di predisporre qualche confronto a parità di potere d'acquisto, anche perché sono certo che da questo emergeranno dati che confermano la tendenza che abbiamo detto, cioè che il nostro è il sistema meno caro d'Europa, ma ahimè è anche quello meno utilizzato e meno soddisfacente per gli utenti. Dobbiamo riuscire soprattutto ad aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico e, direi, la soddisfazione degli utenti. Questo mi sembra un obiettivo prioritario rispetto anche al livello attuale delle tariffe.

Al Commissario Patitucci credo di aver risposto alle domande che lui ha fatto nell'interrogazione, se poi oggi mi fa delle altre domande in sede di Commissione, gli rispondo volentieri, ma sono diverse da quelle che mi ha fatto in sede di interrogazione, a quelle appunto mi pare di aver risposto, anche con riferimento al bilancio. Ripeto, però, perché non ci siano dubbi su questo, che i risultati

positivi del bilancio delle Ferrovie vanno tutti reinvestiti per il miglioramento del servizio, con le modalità che indicheremo domani. Quanto alla qualità del trasporto, le rispondo dicendo che la ragione per cui nasce Trenitalia LeNord è esattamente quella di migliorare la qualità del trasporto, quindi i primi a non essere soddisfatti della qualità del trasporto oggi siamo noi, io e i miei collaboratori. Però non basta dire che la qualità del trasporto è insoddisfacente: migliorare è il compito di chi governa e questo vale per la maggioranza ma anche per l'opposizione. In un Paese civile l'opposizione non ha a cuore lo sfascio del territorio governato, ha a cuore, spero, e credo questo valga anche evidentemente per tutti noi, che si trovino le soluzioni migliori.

Dovremo confrontarci su quali siano le soluzioni. Colgo spesso, anche nelle posizioni politiche e nel dibattito sul trasporto pubblico, molte critiche ma poche proposte. Mi piacerebbe di più dibattere su proposte alternative. TLN è una proposta innovativa, una strada che nessun altro ha percorso. Funzionerà? Sono convinto di sì, però certamente almeno abbiamo il merito di averci provato, percorrere una strada diversa da quelle consuete, che appunto misureremo in termini di qualità dei servizi. Ripeto: i dati sulla puntualità, che è aumentata di sei punti nell'ultimo anno, sul ritardo medio per passeggero, che è migliorato a due cifre, sul numero delle soppressioni, che è sceso a un livello inferiore, a venti soppressioni al giorno su 2200 treni, cioè sotto l'1 per cento rispetto a parametri di altre regioni che hanno sessanta-settanta soppressioni, con un livello di circolazione che non arriva ai mille treni al giorno, mi sembrano tutti dati che vanno nella direzione di un miglioramento. Nessuno ha la bacchetta magica, nessuno schiocca le dita, o cambia il nome alla società e improvvisamente tutto funziona, ma se guardiamo le performances del sistema ferroviario, negli ultimi due anni, le performances del sistema ferroviario a livello aggregato sono state migliori di quelle dell'anno precedente. Credo che la strada che abbiamo imboccato sia giusta e sono sempre disponibile a come misurarci dal punto di vista dei dati e dei fatti oggettivi, già domani renderemo noto un lavoro significativo.

PRESIDENTE

La parola al Commissario Patitucci.

Cons. PATITUCCI

Sono stato tacciato di disfattista (Interruzione).

Intanto, il mio intervento mi sembrava attinente all'interrogazione che ho fatto, perché la seconda domanda era se non ritengono di doversi attivare di pari passo all'aumento del biglietto e anche ad un miglioramento di tutti i servizi. Avevo una preoccupazione, dato che ho messo proprio in evidenza l'utile che ha fatto LeNord Italia, gestita per più del 50 per cento dalla Regione: con questa funzione con Trenitalia Lombardia, la paura e la preoccupazione è che tutte le negatività di Trenitalia Lombardia non vengono assorbite.

PRESIDENTE

Commissario Patitucci, non voglio difendere l'Assessore, anche perché non ne ha bisogno, però mi pare che su questo tema, proprio sul miglioramento del servizio, l'Assessore abbia detto che proprio domani ci sarà, in occasione appunto dell'approvazione dell'assemblea, una conferenza nella quale verranno comunicati i dati del miglioramento del servizio e potremo vederli. Mi sembra anche giusta un po' di riservatezza e che lo dica, visto che c'è questa assemblea domani, in conferenza stampa su questo argomento. Lo leggeremo anche sui giornali, e semmai ci andremo sopra la prossima volta. Grazie, Assessore.