

CONSIGLIO PROVINCIALE 27 APRILE 2011

LINEE DI INDIRIZZO PER L'ASSEGNAZIONE DEL SERVIZIO DEL TRASPORTO LOCALE NEL BACINO DI TRAFFICO TP

PERNIGOTTI

Ho cercato di leggere approfonditamente questa delibera, che, per molti aspetti, rappresenta un passaggio obbligato. Per molti aspetti, ma non per tutti, poiché credo che la possibilità di operare diversamente, partendo da un passato anche recente, vi potesse essere. E credo che stiano alla maggioranza le scelte delle decisioni, scelte che sono in capo alla provincia, ma anche in capo alla regione per alcuni aspetti. E credo che sia compito dell'opposizione stimolare, criticare, dare anche spunti, come l'opposizione e anche io abbiamo fatto in questi anni, per cercare di evidenziare le problematiche e le criticità, portando contributi anche costruttivi.

Rileggendomi bene la delibera, avrei una domanda da fare, avendo seguito anche il percorso delle audizioni per ATP. È una domanda che non sono riuscito a fare nelle audizioni perché non avevo ancora bene individuato tutto il percorso fatto. Un'alternativa percorribile c'era. Chiedo se è stato formalmente chiesto alla regione se voleva ricapitalizzare direttamente, entrando direttamente in ATP, per quei € 3 milioni, evitando la gara a doppio oggetto. Questa possibilità non so se è stata percorsa. Altrimenti dovevamo andare al 31 dicembre, come la normativa dice oggi, con l'affidamento del servizio mediante gara, ma non avevamo la necessità di ricapitalizzazione obbligatoria con la gara a doppio oggetto. Comunque siamo in una situazione che non è drammatica, certamente ci sono comunità, comprensori e province che se la passano peggio di noi, ma abbiamo delle criticità che sono evidenti nel bilancio. Dico questo perché credo anch'io che il servizio di trasporto pubblico sia un ruolo sociale, ci mancherebbe altro. Se guardiamo i costi che hanno dovuto sostenere gli utenti in questi anni, sia per il singolo biglietto sia per l'abbonamento mensile e annuale, rapportandoli a tutte le altre realtà del nord Europa, vedremo come sia reale il ruolo sociale del nostro trasporto pubblico, visto che ovunque andiamo i costi sono superiori. Devo però altresì dire che, se ci sono degli esempi certamente più negativi del nostro, per cui possiamo dire che la nostra botte è mezza piena e non mezza vuota, quindi è vero che c'è la necessità di ricapitalizzare ma in un quadro tutto som-

mato relativamente riconducibile ad un percorso normale, devo anche dire che c'è chi va anche meglio.

Proprio partendo dall'impostazione delle audizioni, ho sentito un paio di sindacalisti convocati dal presidente Pastorino, che facevano riferimenti a realtà regionali differenti, in cui si è operato in modo diverso. Sono andato a cercare questi diversi approcci, per esempio cito la Lombardia. In riferimento al discorso che facevo prima, in certe realtà provinciali si è partecipato direttamente con capitale sociale, fornendo anche a livello di politica dei trasporti un indirizzo di tipo regionale. Questo ha inciso, modificando completamente il ruolo sociale delle varie componenti del trasporto pubblico, che si potevano sovrapporre. Quindi ha razionalizzato, nel senso che dove passa l'autobus non passa il metrò, dove passa il metrò non passa il treno. Si è creata una rete per cui non esistono sovrapposizioni. Ho verificato che la partecipazione è avvenuta tramite società costituite ad hoc, dove la regione ha il 57-58% del capitale, entrando direttamente nel trasporto pubblico di varie province, compresa quella di Milano.

Vorrei precisare che quello che può sembrare un indirizzo obbligato è un indirizzo che è sì, per molti versi, obbligato, però c'era, certamente con l'aiuto e la partecipazione della regione, che non so se è stato richiesto, la possibilità di imboccare un'altra strada. Non so se migliore o peggiore. Però credo che, dal punto di vista della governance, come dice l'assessore Dagnino (e in questo sono molto d'accordo), sarebbe stato necessario puntare a politiche regionali integrate. Parlo di una governance che facesse in modo che non si sovrapponevano le cose e le risorse in modo sbagliato. Credo che fosse importante. Certamente non dipendeva dalla provincia, sia chiaro. Non sto facendo un addebito alla provincia, sto chiedendo semplicemente se questa abbia mai chiesto formalmente alla regione, in questo anno, di ricapitalizzare ATP, entrandovi con una percentuale in modo tale da non arrivare alla gara a doppio oggetto. Lo chiedo senza la "volpe sotto l'ascella", è una domanda che credo sia lecita. Un'altra cosa è emersa durante le riunioni di commissione, che va direttamente a incidere su questo documento, che comunque sotto certi aspetti pare obbligato, una strada tracciata, visto che non ci sono molte altre possibilità. Sai tratta della questione dei chilometri. nell'ultima audizione avuta, parlando con le parti sociali, l'assessore Dagnino ha detto che, durante questo anno in cui abbiamo fatto la verifica del contratto di servizio con i vari comuni e dei chilometri percorsi, abbiamo scoperto che abbiamo 1.300.000 km che erano oltre quello che era il contratto di servizio, per cui non sono mai stati finanziati dalla regione, e quindi ce ne siamo assunti tutto l'onere e l'onore. Certamente, credo che se la provincia, nel corso degli ultimi 6-7 anni, ha stabilito di andare nei confronti dei comuni verso un patto di questo tipo, per cui se c'era bisogno di qualcosa di più glielo si concedeva (e questo credo che sia stato fatto in modo assolutamente bipartisan), questo modo di operare, che politicamente ha rilevanza sociale, abbia portato comunque ad un disequilibrio. Io non lo

sapevo, ma sentire ora dire che abbiamo 1.300.000 km più non coperti significa che forse lo sapevano in pochi, e comunque sia se l'avessero saputo tutti forse si sarebbe cercato di correre un po' prima ai ripari. Credo che tutti questi chilometri, comunque, abbiano inciso in qualche modo in questa situazione, che non è scandalosa o disastrosa, ma è comunque negativa e ci obbliga alla gara a doppio oggetto, invece di fare una gara di servizio.

Oggi il mio intervento non vuole essere di critica, voglio solo dare il mio contributo, da oppositore politico, alla discussione. Resta però in me forte la domanda se abbiamo mai chiesto alla regione se avesse voglia di ricapitalizzare ATP, invece di effettuare una gara a doppio oggetto. Questa era a mio avviso una strada percorribile, sempre che la regione avesse voluto percorrerla. La mia domanda è: glielo abbiamo chiesto?

PERNIGOTTI

Ho ascoltato il presidente e lo ringrazio della risposta...

Sapere che comunque la regione, in questo momento, non può andare in questa direzione, ma magari lo farà in un'altra epoca, anche fra un paio d'anni, per me è importante. Significa che avevamo una possibilità di non andare alla gara a doppio oggetto, quindi di addivenire al problema che stava a cuore ai sindacati (che dicevano: ma se entra un privato nel consiglio di amministrazione al 40% ci vorrà guadagnare, cosa ci viene a fare?), quindi la domanda successiva è: a questo punto non verrà nessuno, che è cosa ben diversa dal gestire invece il servizio vero, che è reso obbligatorio. Tutto sommato ci rendiamo tutti conto che introdurre persone anche nuove, che dispongono di possibilità più elastiche nella gestione, e anche come nuove idee nel gestire il servizio, può essere una cosa positiva.

Pertanto, il mio voto non sarà contrario, mi asterrò. È una astensione positiva perché mi rendo conto che l'impostazione è abbastanza vincolante e vincolata.

Nel mio discorso non ho voluto essere polemico perché c'è stata già occasione, nelle interpellanze e nelle interrogazioni, di dire le cose che non funzionavano. Chiaramente, non è questo il momento di andare oltre. Credo che la regione potesse prendere in considerazione l'opportunità, non di concedere a tutti la patrimonializzazione (se si deve patrimonializzare AMT siamo completamente fuori budget) ma se si tratta di farlo con ATP, si può immaginare una governance superiore che, per esempio, imponga che i collegamenti orizzontali li facciano i treni, anche i locali, e meno le corriere, le quali si occupino di più dei collegamenti verticali, diminuendo le

sovrapposizioni e quelle corse vuote che purtroppo esistono. Ebbene, forse con questa governance di livello superiore, che chiaramente la provincia non può gestire da sola, si sarebbe iniziato un percorso nuovo. Non sta a me né a voi deciderlo, ma mi fa piacere che comunque la domanda sua stata posta. Significa che in questi anni e in questo momento specifico la regione non ha idea di andare verso questa direzione, dovendo sì fare un investimento iniziale ma poi, lo vediamo anche dalle regioni Lombardia e Toscana, effettuare un risparmio.

Quindi, io colgo positivamente quello che è stato fatto, soprattutto il percorso di audizioni, per cui ringrazio il presidente Pastorino. È stato molto interessante, sono venuti fuori molti elementi importanti che prima non conoscevamo, probabilmente ne mancano altri, ma delle volte manca la possibilità di fare la domanda giusta per avere la risposta giusta. Io la questione dei 1.300.000 km l'ho saputa dall'assessore e sono caduto dalle nuvole.

Detto questo, il mio voto sarà d'astensione e ringrazio per la risposta. Mi auguro che il mio auspicio di non sovrapporre a livello di trasporto pubblico le stesse linee, quando si possono separare e ottimizzare, si realizzi, se non in questa legislatura, nella prossima.