

**RAFFAELE CATTANEO**

***Assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità***

## **Le strategie di pubblico trasporto regionale in provincia di Sondrio attraverso gli atti di programmazione negoziata**

Come soggetto responsabile dell'Aqst per la provincia di Sondrio volevo fare qualche considerazione al riguardo di come le politiche regionali relative al trasporto pubblico, significativamente per il tema di questo convegno al trasporto ferroviario, siano state affrontate negli atti di programmazione negoziata negli ultimi anni.

Dobbiamo sicuramente partire dal piano **socio economico della legge speciale 102/90**, laddove è stato dato spazio ad interventi di natura infrastrutturale particolarmente significativi a partire dal raddoppio della Carnate – Airuno per ricordare un pacchetto complessivo di circa 50 milioni di euro comprendente fra l'altro gli interventi sull'armamento nella tratta Piona - Colico e la realizzazione di una serie di sottopassi e sovrappassi per eliminare le intersezioni a raso fra viabilità stradale e asse ferroviario.

Nello specifico dell' **Aqst per la provincia di Sondrio**, sottoscritto nel 2008 va sicuramente ricordato che il primo dei cinque obiettivi strategici dell'accordo richiama la ***necessità del miglioramento della rete infrastrutturale in una logica di sostenibilità***, nel dettaglio, non prima di aver ricordato che è stata fatta un'attenta analisi di compatibilità fra gli obiettivi dell'Aqst e quelli della proposta di PTCP e del PTR, vorrei ricordare che nell'allegato C dell'Aqst, relativo a ai progetti prioritari condivisi sono ricompresi:

- area di interscambio in comune di Tirano,
- scalo ferroviario Cosio-Traona,
- interscambio stazione di Chiavenna,
- studio del traforo della Mesolcina (successivamente affidato ad Irealp)

mentre nell'allegato D, relativo ai progetti da sviluppare troviamo:

- traforo ferroviario del Mortirolo,
- ferrovia Tirano Bormio.
- metropolitana di superficie Valchiavenna.

Più recentemente all'interno dell'attività di partenariato territoriale connessa con la promozione dell'**Aqst Expo 2015**, il tavolo territoriale di confronto ha ritenuto di dover segnalare come esigenza del territorio per la sezione seconda dell'Aqst, l'inderogabile necessità della riqualificazione del servizio e del materiale rotabile sulla tratta Milano –Tirano, anche in relazione al potenziale coinvolgimento della ferrovia del Bernina.

Vanno anche richiamate le indicazioni delle fasi propedeutiche alla redazione del **Piano territoriale d'Area Alta Valtellina**, le cui indicazioni operative sono contenute nella DGR 8759 del marzo 2008 e che, nel contesto specifico del trasporto pubblico, si pone l'obiettivo di sviluppare l'indicazione del PTCP provinciale relativamente alla ferrovia Tirano- Bormio.

Da ultimo, ma non di minore importanza, va ricordato il **Piano di Azione per la Montagna**, approvato dalla Giunta regionale nel giugno 2009, che in sinergia con il **PRS** dell'ottava legislatura e con le previsioni del **DPEFR 2009 -2010**, evidenzia l'importanza del trasporto pubblico nell'ottica della valorizzazione della montagna lombarda anche nel contesto della necessità di un interscambio con i mercati italiani ed esteri.

Concludendo questa veloce rassegna, e passando dal contesto locale a quello regionale non si può certo dimenticare l'intensa attività del governo regionale che ha portato, nel novembre 2008, alla sottoscrizione del **patto per il trasporto pubblico locale** in Lombardia che ha visto il coinvolgimento di RL, delle Province, dell' ANCI dei gestori delle infrastrutture ferroviarie, dei sindacati ed associazioni di utenti e pendolari.

Nel patto sono previste azioni sia al riguardo del riparto delle risorse (88milioni di €), sia al riguardo degli investimenti sul materiale rotabile (circa 100 nuovi treni acquistati da RL per il servizio regionale ) e vengono definiti significativi obiettivi di qualità fra i quali: l'incremento del passeggeri trasportati, il miglioramento degli indicatori di puntualità, l'incremento della velocità commerciale ed il miglioramento del parco mezzi.

In particolare attraverso i **tavoli di confronto** generali e locali si è trovato uno strumento di lavoro per **ottimizzare la gestione delle risorse** nell'ottica del soddisfacimento delle istanze emergenti dal territorio.

Da ultimo anche da parte mia l'auspicio che momenti di lavoro come quello odierno possano portare un **positivo contributo** alla gestione complessiva della mobilità lombarda che esige risposte non più procrastinabili.