

PATTO DEI PENDOLARI

COORDINAMENTO COMITATI PENDOLARI REGIONE LOMBARDIA

La Regione Lombardia inflessibile conferma gli aumenti Nulla in cambio ai pendolari e tanti interrogativi sui conti

Lo scorso 31 maggio 2011 si è svolta la riunione del Tavolo sul Trasporto Pubblico Locale, nel corso della quale l'assessore Cattaneo ha confermato l'intenzione di procedere alla seconda fase di aumenti tariffari.

Innanzitutto va precisato che, da parte del Tavolo, non vi è stata alcuna unanime "condivisione", che per noi è importante principio democratico, né del Progetto di Legge di Riforma, né degli aumenti tariffari. Sul primo, si è voluto licenziare un testo "blindato" che contiene criteri di adeguamento delle tariffe non presenti nel Patto TpL che non può avere il consenso dei pendolari. Ci auguriamo che il lavoro del Consiglio Regionale, cui spetterà comunque l'ultima parola, porti ad una formulazione più favorevole agli utenti e capace realmente di rinnovare la governance del sistema del Trasporto Pubblico Locale della Lombardia.

Da tempo abbiamo chiesto il punto sul bilancio delle risorse per il TPL, relativamente alla nostra Regione, contemplando in ciò anche gli effetti della manovra tariffaria di febbraio. Sono invece ancora stati presentati i dati già visti a dicembre, col "buco" regionale di 82 milioni ed un quadro nazionale dal quale non è semplice discernere le conseguenze per la realtà locale. Ne dobbiamo arguire che la Regione Lombardia non conosce o non vuole far sapere l'effetto degli aumenti già attuati. In realtà, considerando questi ultimi, stimabili in circa 60 milioni, i tagli ai servizi (circa 20 milioni) e qualche spicciolo in più da Roma, quel buco è stato ormai in gran parte colmato. Non vi sono dunque ragioni di carattere contabile per un ulteriore aumento delle tariffe del 10%, a meno che non si vogliano mettere a carico dei pendolari le inefficienze e i servizi largamente deficitari, come i servizi "commerciali" aeroportuali di Malpensa, per i quali si può stimare una perdita di non meno di circa **venti milioni di euro** all'anno. Per inciso, la tratta Centrale-Malpensa si colloca al **terz'ultimo posto** per numero di passeggeri in Lombardia, dopo la Colico-Chiavenna. Chiunque sia dotato di buon senso è in grado di capire che in questi servizi vi è quantomeno un eccesso di offerta rispetto alla domanda.

L'assessore Cattaneo, nascondendosi dietro una Commissione ristretta, che escludeva per sua scelta una rappresentanza adeguata dei pendolari nonostante le oltre 8.500 firme raccolte con la petizione, non ha voluto accogliere alcuna delle ragionevoli richieste di misure immediate e concrete di compensazione di questi aumenti. I pendolari chiedevano infatti la revisione del sistema degli indennizzi (bonus) per renderli più mirati alle fasce dei pendolari, l'estensione della validità di TrenoMilano alle tratte extraurbane della metro, l'introduzione dell'abbonamento annuale per TrenoMilano, l'estensione delle fasce di servizio serali su alcune linee, la revisione di alcune norme relativamente alla verifica dei titoli di viaggio, la reversibilità degli aumenti in caso di peggioramento della qualità e altri elementi che determinano la vera qualità percepita.

Assolutamente irrilevante il fatto che questi aumenti siano stati legati a dei parametri di puntualità e affidabilità, dato che il tutto è stato deciso a giochi fatti e tali parametri non sono confrontabili con il dato storico e gli obiettivi del Patto TPL. Forse perché, in tal modo, non si fanno i conti con le tante promesse e gli impegni assunti dalla Regione col Patto TPL, puntualmente disattesi, in particolare col rapporto qualità/quantità/prezzo stabilito col Patto TPL e col previsto incremento delle risorse pubbliche. Vale anche la pena **ricordare che l'aumento della velocità commerciale del 10% stabilito con Patto entro il 2011 vale per TUTTO il TPL, e non basta quindi qualche minuto concesso a qualche treno**. Intanto, l'obiettivo di puntualità per Trenord (Biesuz, 20/05/2011) rimane del **75% per l'ora di punta e dell'85% in tutta la giornata**, esattamente i medesimi già presenti nel CdS con Trenitalia del 2004. Più che lecito ritenere quindi che i tanto sbandierati miglioramenti odierni saranno ben presto assorbiti da nuovi disagi.

Resta infine il dubbio, che è quasi una certezza, ovvero che questa manovra "straordinaria" non derivi dunque da un vero e contingente problema economico, quanto dal fatto che qualcuno nel Patto TPL ha giocato troppo con la demagogia, sbagliando i propri conti. Peccato che, come al solito, siano i pendolari a dover pagare.

Milano, 7 giugno 2011