

La verità sul biglietto a 2 euro “Facciamo presto, serve a tutti”

Regalia, presidente dell'Agenzia Tpl, spiega che le tariffe avvantaggiano l'intera Lombardia

«Per tre anni, l'Agenzia non ha mai parlato. Se lo facciamo adesso è perché il lavoro fatto è messo a rischio da una conflittualità politica che poco a che fare con il nostro programma e con i risultati attesi». Umberto Regalia è il presidente dell'Agenzia per il trasporto pub-

blico. Finora, di fronte allo scontro tra Comune e Regione sull'aumento del ticket Atm, non era intervenuto. Ma il messaggio che lancia ora è chiaro: «La polemica sul biglietto ha travalicato il senso tecnico. Quei 50 centesimi in più permetteranno a tutto il sistema di

crescere e di avere nuove tariffe più convenienti per almeno 2,2 milioni di pendolari. Dobbiamo partire il prima possibile». Ecco perché la strada sembra tracciata: andare avanti, anche senza il via libera della Regione, con il voto dell'assemblea dell'Agenzia.

ALESSIA GALLIONE, pagina III

Intervista



Umberto Regalia (Agenzia Tpl) “Ecco perché il ticket a 2 euro non conviene solo a Milano”

ALESSIA GALLIONE

Umberto Regalia (ex funzionario della Regione, ex direttore di Pedemontana) è il presidente dell'Agenzia per il trasporto pubblico locale, l'ente chiamato dalla legge regionale del 2012 a programmare e a gestire tutti i servizi di mobilità (esclusi i treni) di un'area che «da sola vale il 60 per cento dell'intera Lombardia, quasi un miliardo di fatturato» e comprende Milano, Città metropolitana, Monza e Brianza, Lodi e Pavia. «Siamo nati nel 2016 e finora non abbiamo mai parlato perché siamo una struttura tecnica», dice. Non lo hanno fatto neanche in queste settimane di polemiche e scontro tra Comune e Regione sull'aumento del biglietto Atm. Ma, adesso, con questa intervista vogliono fare chiarezza.

Perché?

«Perché il lavoro fatto e sempre condiviso in questi tre anni è messo a rischio da una conflittualità politica che poco ha a che fare con il programma dell'Agenzia e i risultati attesi. Dobbiamo partire il prima

possibile con il nuovo sistema tariffario perché solo così ci saranno benefici per 2,3 milioni di persone che pagheranno meno il ticket unico, 2,4 milioni che avranno un guadagno medio del 14 per cento sull'abbonamento mensile, 2,2 che risparmieranno il 9 per cento sull'annuale».

Partiamo dall'inizio: che cosa state facendo?

«Abbiamo approvato, anche con l'assenso di Regione, il nuovo programma di tutti i servizi che complessivamente valgono 650 milioni di spostamenti all'anno e 180 milioni di chilometri, l'equivalente della metà della distanza tra la Terra e la Luna. Il nostro compito principale è ereditare i 43 diversi contratti di trasporto pubblico, compreso quello di Milano che vale il 70 per cento del totale, e metterli a gara. Il presupposto indispensabile, però, anche per aumentare dal 15 al 20 per cento il servizio, è la copertura finanziaria garantita dal nuovo sistema di tariffe. La polemica sul biglietto di Milano è limitata e distorsiva».

Che cosa vuol dire?

«Le battute di Salvini inquadrano bene come l'argomento abbia travalicato il senso tecnico e sia diventato politico. Sì, è vero: il biglietto di Atm aumenta del 33 per cento, ma con quei 50 centesimi in più si incassano 50 milioni che fanno salire gli introiti complessivi per il sistema a 470 milioni».

Soldi che serviranno per coprire i buchi di bilancio di

Palazzo Marino, come dice il centrodestra?

«No, soldi che rientreranno integralmente nel sistema di tpl e serviranno per finanziare il servizio, gli investimenti e tutte le agevolazioni per gli studenti fino a 14 anni, i giovani fino a 26, gli anziani, le famiglie indigenti. Anche perché, sempre a Milano, l'abbonamento mensile aumenterà non del 33 ma del 10 per cento e quello annuale non verrà toccato e si potrà pagare a rate. Non vogliamo atteggiarci a Robin Hood, ma quasi tutto quello che prenderemo dai ticket singoli verrà redistribuito con sconti e abbonamenti per chi non se lo può permettere o per i pendolari e il resto sarà investito in quantità e qualità dei servizi».

Ci sarà qualcuno, però, che pagherà di più.

«Chi usa i mezzi in modo occasionale. Ma la tariffa a 2 euro sarà valida in tutti e 21 comuni della prima fascia, da Sesto a Rho-Fiera, da Assago fino alla prossima fermata di Cinisello. E nella maggior parte delle zone, ci sarà un aumento di 10 centesimi a fronte, finalmente, di un servizio integrato. Non possono più esserci milanesi di serie A e di serie B e oltre 140 sindaci di Città metropolitana e Monza e Brianza chiedono in modo bipartisan a noi e a Regione di accelerare».

Il 25 febbraio parte Area B: non è incoerente chiedere di lasciare a casa il vecchio diesel e aumentare il biglietto?

«È il contrario: è ai pendolari che dobbiamo offrire un'alternativa competitiva. I maggiori benefici riguardano gli spostamenti per lavoro e per studio dall'hinterland verso Milano. Stiamo parlando di un sistema che permetterà a regime di avere un unico biglietto, che farà risparmiare soldi e tempo alle famiglie. È quello che ci chiede Regione e noi siamo pronti a

sperimentarlo per primi».

Ma allora perché Regione si oppone?

«Perché la contrapposizione politica si è concentrata sui 50 centesimi in più a Milano che hanno un valore simbolico e politico, ma non sono la manovra».

Non crede che la giunta Fontana tema che, con le vostre tariffe, i pendolari abbandonino i treni di Trenord?

«Non c'è concorrenza. Gli abbonamenti ferroviari sono e rimarranno più economici di quelli del tpl. E comunque per cinque anni le tariffe dei treni rimarranno parallele a quelle integrate. Al contrario, i nostri servizi possono aiutare quelli ferroviari».

E adesso, senza il via libera di Regione, che cosa succede?

«Le legge dice che le Agenzie sono chiamate a preparare, approvare e ad applicare il nuovo sistema tariffario previa intesa con Regione per l'integrazione con i treni».

Tradotto: Milano e gli altri Comuni partiranno comunque solo con un voto dell'Agenda?

«Noi possiamo applicare anche subito il sistema in via transitoria se i soci ci confermano quello che

anche nelle due ultime assemblee è emerso: andare avanti e partire il prima possibile. Non posso pensare che, subito dopo, non si arrivi a un'intesa con Regione: prima di questo stallo eravamo ai ritocchi e il dialogo tecnico è ancora ottimo».

Quindi l'intenzione è di tirare dritto? Si può partire ad aprile? E sarà obbligatorio iniziare da Milano e dai comuni di prima fascia gestiti da Atm o si può arrivare fino a Monza?

«Ci sarà un'assemblea a metà febbraio e allora capiremo se il voto confermerà l'intenzione di proseguire e quando e come iniziare. Considero il bacino minimo di partenza, però, quello che dà i vantaggi alla maggioranza degli interessati».

Partire solo con il voto dell'Agenda, però, non espone le nuove tariffe a ricorsi?

«In questo Paese è tutto a rischio ricorsi. E se non facciamo niente perché non dovrebbero farci ricorso, per dire, i pendolari che oggi pagano di più e domani potrebbero pagare di meno se facessimo quello che la legge regionale ci impone di fare?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



“ È un sistema che avvantaggia milioni di persone e ora viene messo a rischio dalla conflittualità politica ”



Il presidente Umberto Regalia, Agenzia Tpl