

Trenord e il taglio da 155 milioni

«Ma non aumenteremo le tariffe»

TERAMO
PESCARA
FROSINONE
CAMPANIA
ABRUZZO

Nuova stangata sul trasporto pubblico mentre cresce la rabbia dei pendolari

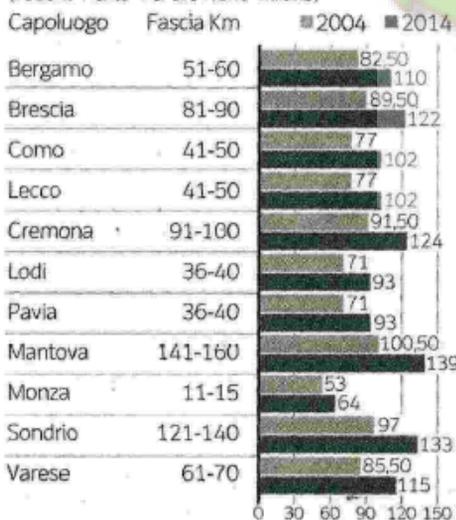
MILANO Tutti parlano dei soldi che mancano, ma nessuno pensa di rimediare aumentando le tariffe. E questo è forse l'unico elemento positivo nel panorama lombardo della mobilità pubblica, con oltre 4 milioni di spostamenti al giorno e l'insoddisfazione dei viaggiatori in crescendo. La conferma viene dall'assessore regionale ai Trasporti Alberto Cavalli, Forza Italia: il 17 ottobre ha presentato alla giunta il lungo elenco dei guai di Trenord; ieri gli abbiamo chiesto se e come si ripercuoteranno sul trasporto pubblico i tagli che la legge di stabilità si appresta a richiedere alle regioni. Le stime indicano in poco meno di un miliardo il totale del sacrificio che sarà imposto alla Lombardia; 155 sarebbero i milioni tagliati al sistema dei mezzi pubblici.

Dopo quella del 2010, che portò ai corposi aumenti tariffari nel 2011, è la seconda stangata per gli utenti lombardi: per i 670 mila dei treni e per quelli di autobus urbani ed extraurbani, tram e metropolitana che — in assenza di un conteggio preciso (in Lombardia l'ultimo piano dei trasporti risale al 1982) — vengono ritenuti oltre il doppio. Se non aumentano i prezzi di biglietti e abbonamenti e le risorse diminuiscono, si può risparmiare solo sulla qualità del servizio. Cavalli parla prima del Tpl, cioè

Confronti

Dieci anni di tariffe Trenord in seconda classe

(abbonamento mensile Treno-Milano)

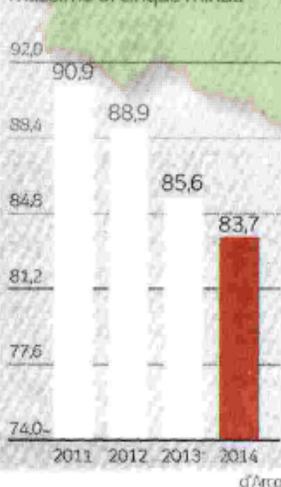


Cavalli
Contratto di servizio a rischio senza un piano industriale

di tutti i mezzi urbani ed extraurbani (treni esclusi) riorganizzati dalla legge del 2012 che, istituendo 5 bacini, intendeva mettere ordine nella giungla degli appalti e della miriade di aziende cui Comuni e Province affidavano i servizi. «E qui la Regione non può fare nulla: perché la legge Delrio affida alla Province il trasporto pubblico locale, ma la legge di stabilità non assicura i fondi per farlo funzionare». Passa quasi in se-

Indice di puntualità

Percentuale di treni arrivati a destinazione con un ritardo massimo di cinque minuti



condo piano, così, il fatto che la riforma prospettata due anni e mezzo fa sia praticamente al palo. «Una situazione drammatica per i viaggiatori, ma anche per i dipendenti delle aziende: sono in ballo 20 mila posti di lavoro», aggiunge Cavalli.

Direttamente dalla Regione, invece, dipende Trenord: «Non è certo una novità l'insoddisfazione espressa dalla relazione alla giunta. Il servizio non fun-

ziona come dovrebbe: e i pendolari se ne accorgono anche perché sempre più spesso hanno lo sconto del 30% sull'abbonamento, il "bonus" che scatta proprio quando le cose non funzionano». Treni vecchi; rete (specie quella di RFI) non sempre adeguata; i tanti cantieri (anche in vista di Expo); il numero di corse aumentato e il nodo irrisolto del nuovo contratto di lavoro dei dipendenti Trenord (4.200) sono le cause di diservizio indicate, quelle che da metà novembre dovrà affrontare Cinzia Farisé, nuovo amministratore delegato. «Abbiamo saputo dai giornali della designazione», dice Cavalli. Ma come? Non comunicate con una società che è «vostra»? (Trenord è nata da una fusione di Trenitalia e Ferrovie Nord, controllata dal Pirellone). «Comuniciamo: paghiamo 400 milioni all'anno e contestiamo le inadempienze. Abbiamo anche già detto che siamo disposti a rinnovare il contratto di servizio, ma solo in presenza di un piano industriale credibile». Significa che potreste anche cambiare idea? Aprire a gare di appalto? «Come è possibile rinnovare quel contratto senza garanzie precise, che devono arrivare entro fine anno, scadenza del contratto attuale?».

Laura Guardini

lguardini@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA