

Regione Lombardia

Audizione V Commissione

6 febbraio 2020

Giorgio Dahò

Il trucco delle soppressioni limitate

- Il treno parte, ma l'utente non viene informato che la corsa è limitata;
- Un esempio comune: ieri sulla S8 limitazione di una corsa per Lecco in ritardo (25') a Carnate. Ai passeggeri è stato detto che seguiva una corsa successiva. Anche questa corsa era in ritardo di 30'.
- Ancora peggio quando la corsa è limitata in direzione di Milano (es. Monza), in quanto effettua il viaggio successivo semivuota.
- Statisticamente le corse limitate non risultano "soppresse" e soggette a penali.

Questione titoli monomodali

- L'operazione "mitigazione" è palesemente fallita, in quanto quasi nessun pendolare ha aderito o potuto aderire;
- I dati sul venduto non sono pubblicati, e quindi manca un riscontro oggettivo;
- Impossibilità di vedersi riconoscere il rimborso per gli abbonamenti annuali, incluso i Mobility;
- STIBM: carenza di informazione all'utenza sull'uso dei titoli di viaggio;
- Fuori da Milano la rete tecnologica e commerciale è inadeguata;
- L'assenza del bonus colpisce nei fatti di più gli utenti integrati.

Le prospettive sull'integrazione

- Regione Lombardia applicherà alle altre AdB lo stesso “trattamento” riservato allo STIBM di Milano?
- L'adozione degli STIBM negli altri bacini porterà ad un incremento tariffario anche negli altri bacini per “integrazione forzata”.
- Gli accordi di integrazione tra Bacini porteranno ad un incremento generalizzato delle tariffe per chi usa solo il treno sul territorio.
- Regione Lombardia non si è ancora espressa su come intenda rispettare il rapporto qualità-livello tariffario, nonché ripristinare il bonus.
- Tutto ciò rafforza la sensazione che l'operazione sia stata giustificata ai soli fini di “fare cassa”, per di più ai danni di una minoranza di utenti

Titoli Monomodali: perché no?

- La L.R. 6/2012 prevede anche il Sistema Tariffario Integrato Lineare (STIL);
- La L.R. 6 obbliga i bacini all'integrazione, ma non ne stabilisce l'esclusività;
- Il Regolamento Tariffario abolisce di fatto lo STIL all'interno dei bacini (art. 8 c. 2) con l'avvio dello STIBM;
- Il Regolamento Tariffario quindi forza l'abolizione dello STIL con una interpretazione della Legge non corretta;
- Questo sistema introduce una disparità di trattamento tra utenti che utilizzano lo stesso mezzo a seconda delle tratte, anche per percorrenze analoghe;
- Quindi quale logica giustifica l'abolizione dello STIL?

Come risolvere il problema dei monomodali?

- ADB di Milano-MB aveva promesso che i titoli monomodali sarebbero rimasti per “almeno 5 anni”;
- Lo STIBM ha introdotto una eccezione per gli abbonamenti urbani di Milano per salvaguardare solo i milanesi;
- Lo STIBM non rispetta il principio della proporzione tra quantità del bene consumato e tariffa;
- Ipotesi 1: introdurre un titolo speculare a quello milanese solo urbano;
- Ipotesi 2: introdurre un titolo “light” che limita l’uso urbano;
- Le AdB devono elaborare una proposta comune e condivisa a Regione Lombardia.

Tessere ricaricabili: un fallimento?

- Si può caricare un solo titolo per volta;
- Sul treno è valida solo la ricevuta;
- Al ritorno ti vendono in edicola un titolo ATM;
- Il titolo ATM non è “letto” dai dispositivi dei controllori;
- Rischio multa perché mancano le oblitteratrici (sui bus ma anche nelle stazioni, specie per i titoli ATM) e l'utenza non è adeguatamente informata;
- Se non la scarichi, la tessera rimane comunque un titolo valido sulla metro.

Contratto di Servizio: perché non provare?

- Legge Regionale ancora una volta disattesa sul tema delle gare e per 10 anni;
- Affidare per altri 10 anni a chi non sembra in grado di gestire oggi neanche l'esistente servizio a livelli di decenza, senza pretendere immediati e sensibili miglioramenti è, quantomeno, assai discutibile;
- Le alternative esistono e non è questione di investimenti, perché i treni sono di proprietà regionale;
- Dovrebbe essere l'efficienza gestionale a produrre i monopoli quale aggregazione di lotti da parte di operatori capaci e motivati;
- Perché non provare ad un affidamento limitato a piccoli lotti (ad esempio le linee "improduttive" bistrattate da Trenord?)
- Perché un periodo così lungo? Se Trenord dimostrerà di migliorare, non ci saranno problemi al riaffidamento nei successivi periodi.

Il tema del riutilizzo delle penali

- Il CdS prevede che “In occasione degli incontri (con i comitati pendolari dei vari quadranti), verranno definite le politiche di reinvestimento delle penali maturate;
- Ai Tavoli di Quadrante il tema non è mai stato posto all’ordine del giorno;
- Posta la questione alla Conferenza, la risposta avuta è stata vaga e generica.