

VareseNews

“Orario ferroviario invernale: restano i problemi strutturali qualità”

Pubblicato: Sabato 10 Dicembre 2011

Mentre l'aria resta avvelenata in tutta la regione e le città si arrabbatano per contenere i danni alla salute dei cittadini lombardi, Trenord ha annunciato l'arrivo del nuovo orario invernale. Nonostante le minacce di tagli della manovra economica del Governo la regione è riuscita ad attivare 137 nuove corse giornaliere (aumentano la Milano-Pavia, la Seregno-Carnate e la Malpensa-Bellinzona) portandole a quota 2.337. Ma il servizio ferroviario lombardo è sempre più dipendente dalle risorse statali nonostante 10 anni di sbandierato federalismo dei trasporti che ha permesso alla regione di approvare nuove inutili autostrade come la Brebemi e la TEM, anziché rendersi indipendente sul piano finanziario e puntare sulla mobilità sostenibile. Infatti le ferrovie lombarde hanno i fondamentali economici non in linea con le più sviluppate e competitive reti delle altre regioni europee. "I costi sono più alti ed i ricavi più bassi, la produttività di Trenord è inferiore del 20% – rimarca Dario Balotta, responsabile trasporti di Legambiente Lombardia – Rimangono scadenti i servizi forniti ai pendolari schiacciati come sardine sui treni spesso in ritardo quando non soppressi", come avvenuto mercoledì sera scorso quando da Milano a Brescia i pendolari hanno impiegato 2 ore ed un trasbordo di treno a Rovato. Le tariffe sono aumentate di oltre il 20% solo quest'anno e per aumentare l'offerta di nuove corse del 30% negli ultimi 10 anni si sono dovuti aumentare i contributi pubblici del 61% togliendoli ad altri servizi. Risorse che non sempre servono per treni utili ma anche per far girare treni semivuoti per anni come quelli diretti a Malpensa (più perde passeggeri Malpensa più aumentano i collegamenti). Da un anno si fanno sconti e tariffe promozionali sul nuovo treno Malpensa-Milano Centrale che ha la tariffa più bassa dei treni pendolari. Ma Legambiente punta l'attenzione anche sul grande dimenticato del trasporto pubblico locale: le autolinee. "La rete degli autobus resta scollegata alla rete ferroviaria, e quest'anno ha dovuto subire tagli per 58 milioni, che hanno portato all'annullamento quasi totale dei servizi festivi e delle corse serali extraurbane, mentre Trenord, la controllata regionale, complessivamente si è visto aumentare le risorse di 37,1 milioni. L'integrazione delle reti (ferro e autobus), delle coincidenze orarie e delle tariffe sono rimaste sulla carta". Ma è lunga la lista delle carenze che affliggono il TPL su gomma, che invece dovrebbe svolgere una funzione strategica, attraverso l'integrazione di sistema, per migliorare i servizi e togliere dalla strada nuove e importanti quote di traffico.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it