

Biesuz: «Milano chiude e ci scarica i pendolari»

L'ad di Trenord: con l'ecopass troppi passeggeri per i treni attuali

PAGINE A CURA DI **Matteo Prioschi**

Questa settimana Milano è scampata al blocco totale del traffico in centro e al probabile caos della circolazione che ne sarebbe derivato. Tuttavia dal 16 gennaio con l'introduzione della congestion charge nel capoluogo i mezzi pubblici, non solo quelli milanesi, saranno messi a dura prova. Un provvedimento, quello della nuova zona C che Giuseppe Biesuz, amministratore delegato di Trenord, ritiene adeguato quale sistema disincentivante ma che critica per le modalità con cui è stato deciso.

«Il trasporto - afferma - richiede ormai un approccio sistemico. Bloccare il centro di Milano dal 16 gennaio potrebbe determinare un aumento consistente della domanda di trasporto pubblico». Per quanto riguarda le ferrovie, Trenord ha calcolato circa 26 mila spostamenti in più al giorno, la necessità di potenziare le corse e la messa in servizio di 8 treni da 650 posti.

Il tutto genererà 14 milioni di costi in più all'anno e 10 milioni di ricavi. «Prima di prendere un provvedimento del genere - prosegue il manager - andava compiuta un'attività di educazione al trasporto, indicare ai clienti il percorso alternativo più adeguato da utilizzare». In questo modo, invece, si trasferisce il problema da un soggetto all'altro.

La modalità sistemica di gestione del trasporto pubblico, secondo Biesuz, è il punto di partenza da cui non si può prescindere. Ciò significa anche prevedere parcheggi in corrispondenza con le stazioni e non come avvenuto a Milano-Affori dove a un anno dall'inaugurazione della nuova stazione man-

cano ancora i posti auto.

Nella visione del vertice di Trenord, la ferrovia ha un ruolo centrale, con la gomma che deve svolgere un ruolo di «adduzione e distribuzione sulla breve distanza rispetto al treno» e va eliminata la competizione tra i due mezzi di trasporto. Allungare o creare nuove linee S può essere utile (con l'attestazione della S5 a Treviglio l'utenza è cresciuta del 30%) ma si deve pensare anche a rendere più fruibili i servizi che già ci sono, migliorando l'ultimo chilometro, cioè i percorsi che vanno da casa alla stazione e da questa alla destinazione finale.

«Dal nostro punto di vista osserviamo che spesso basta migliorare l'accessibilità a una stazione o aprire un nuovo parcheggio perché gli utenti di quella fermata aumentino in modo consistente o si verifichi un travaso tra una stazione e l'altra. Su questo fronte - annuncia l'ad - stiamo studiando la possibilità di vendere il biglietto del treno abbinato a quello del

parcheggio, con relativo posto auto assicurato. Ci confronteremo con Metropark, la società di Ferrovie dello Stato, per individuare una soluzione». Tenuto conto che in alcune fasce orarie è difficile trovare posto a sedere sul treno, si tratterebbe di un passo in avanti importante ma non risolutivo.

Approccio sistemico significa anche non chiudere la possibilità a una fusione tra Trenord e Atm, l'operatore milanese. Una proposta che Biesuz aveva lanciato in primavera ma sulla quale ora il Comune sembra frenare (si veda il Sole 24 Ore Lombardia del 23 novembre). «La mia era solo un'idea - ribatte il manager - e non mi sembra che nessuno l'abbia fermata. Si tratta di un percorso che darebbe grandi benefici. Tanto per fare un esempio, stiamo lavorando al potenziamento del passante ferroviario in modo da farci passare un treno ogni tre minuti. A regime sarà questa la prima metropolitana di Milano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AMBIENTE & TRASPORTI

L'EMERGENZA INQUINAMENTO

Ultimo chilometro. Il servizio locale dovrebbe svolgere una funzione complementare rispetto al treno

80%
Milano. Quattro quinti degli spostamenti regionali iniziano o finiscono nel capoluogo

15%
Riduzione. Al momento per il 2012 si prevede una contrazione dei fondi rispetto al 2011

«Impossibile prevedere oggi cosa deciderà il Governo»

Raffaele Cattaneo

ASSESSORE REGIONALE ALLE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ



Le prospettive. Per gli autobus c'è il rischio di riuscire a tenere in vita solo le corse per gli studenti e poco più

I numeri del settore

Alcuni indicatori del comparto ferroviario e di quello gomma-tram-metro



650.000. Ogni giorno la rete ferroviaria lombarda (ex rami Ferrovie Nord e Trenitalia) trasporta 650mila pendolari. Nelle ore di punta i convogli sono saturi

417. Nell'anno in corso per i trasporti su rotaia il budget disponibile ammonta a 417 milioni di euro, 24 in meno rispetto al 2010

29%. A fronte di aumenti delle tariffe avvenuti in più tranche per un totale pari al 22,39%, Trenord a ottobre ha ricavi in crescita del 29% anno su anno

Fonte: elaborazione Sole 24 Ore Lombardia



30%. L'attestazione della linea S5 a Treviglio ha determinato un incremento dell'utenza di circa un terzo rispetto alla situazione precedente

4.000.000. Autobus, tram, metropolitane servono ogni giorno 4 milioni di utenti, di cui 3 nella città di Milano



536. Per tutti i collegamenti non ferroviari, quindi bus, tram e metro, il budget 2011 è di 536 milioni di euro

2,6%. Nel 2011 i ricavi dei servizi extraurbani sono saliti del 2,6%, quelli dell'urbano del 6,8 per cento

7. Il progetto di legge regionale prevede la suddivisione del territorio in 7 bacini in cui operano altrettante agenzie

IL PROGETTO

Tariffe variabili con il ticket elettronico

Il sogno di Giuseppe Biesuz, amministratore delegato di Trenord, l'operatore regionale nato dalla fusione di Ferrovie Nord e Trenitalia, è di avere un sistema che gli consenta di cambiare le tariffe in tempo reale, un po' come accade nel settore aereo, dove il prezzo finale è frutto di più variabili. Se così fosse, si potrebbe per esempio far pagare meno durante le fasce di "morbida" ossia quando i treni sono meno affollati, oppure si potrebbero introdurre tariffe speciali a fronte di eventi o di condizioni del mercato particolari. Una flessibilità che oggi è un sogno per il comparto ferroviario, ma nelle prossime settimane dovrebbero essere gettate le basi di un percorso che nel futuro potrebbe portare al traguardo desiderato. Probabilmente entro la fine dell'anno ci sarà l'annuncio di un nuovo sistema di

bigliettazione elettronica di tipo aperto, in modo che vi possano aderire tutti gli operatori. I passi successivi dovrebbero portare a un sistema tariffario unico e di conseguenza alla possibilità per gli utenti di acquistare in qualunque punto della rete un biglietto per usufruire del trasporto pubblico. Un primo passo in questa direzione è stato fatto quest'anno con il lancio dei bigliettoni Io viaggio, che però non sono acquistabili ovunque. Si tratta di un'innovazione che secondo alcuni operatori sta riscontrando un buon successo soprattutto nelle formule mensili e giornaliere. Da punto di vista tecnico, tuttavia, si stanno ancora definendo i criteri in base a cui dividere i ricavi, dato che si tratta di titoli di viaggio che consentono di muoversi liberamente sulla rete ma il cui corrispettivo al

momento è incassato da Trenord che poi dovrebbe suddividerlo con gli altri operatori.

Dall'anno prossimo, però, la Provincia di Milano, che su questo fronte ha già effettuato dei test, conta di introdurre il biglietto elettronico in uno dei lotti del Tpl di sua competenza. Il biglietto dell'autobus verrà caricato sulla carta dei servizi regionale. Tenendola in tasca o in borsa si potrà salire sui mezzi che saranno dotati di un lettore in grado di verificare la validità del titolo di viaggio senza dover obliterare. È previsto inoltre l'attivazione di un sistema di acquisto tramite smartphone in modo che le persone prive di carta regionale dei servizi possano acquistare i biglietti direttamente presso le fermate leggendo un codice con il telefono.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Destini separati. In crescita i ricavi dei servizi ferroviari

Dopo l'aumento dei biglietti gli autobus hanno perso utenti

MILANO

«I tagli, tecnicamente, riguarderebbero il contratto di servizio ferroviario. Poi la regione per rendere più sopportabile la decisione decide di spalmarli su tutto il settore», Gianni Scarfone, presidente Asstra Lombardia durante l'audizione in commissione Territorio del Consiglio regionale settimana scorsa. Come dire, a fronte della riduzione dei contributi statali, dovrebbe essere Trenord a tirare di più la cinghia.

Effetti differenziati

Invece, quale effetto dei tagli dell'anno scorso, il trasporto su ferro è cresciuto, mentre gli altri sono in difficoltà. Trenord, a fronte di aumenti tariffari complessivi del 22,39% (andati a regime tra febbraio e agosto), lo scorso mese di ottobre ha registrato ricavi in crescita del 29% rispetto allo stesso periodo del 2010. Gli associati Asstra, cioè le aziende pubbliche di trasporto pubblico locale che effettuano servizi su gomma, tram e metropolitana (ne fa parte anche Atm), a fronte di un aumento teorico del 20% dei ricavi, a ottobre hanno registrato +6,8% per i servizi urbani e +2,6% per quelli extraurbani.

In altre parole, mentre a fronte dei rincari la ferrovia non ha perso utenti, e anzi gli ha incrementati, gli altri operatori hanno visto la domanda ridursi anche in modo significativo. Una precisazione ulteriore, però, è necessaria: come spiegato da

Atm, nei bacini densamente popolati e serviti, quali la città di Milano, c'è stato un trasferimento dai biglietti ordinari agli abbonamenti (i primi sono rincarati del 50%, i secondi sono rimasti invariati) ma i passeggeri nel complesso non sono calati. Sui servizi sempre gestiti da Atm in provincia, invece, l'aumento delle tariffe ha determinato una diminuzione dei clienti cosicché non si è verificata la compensazione ipotizzata tra maggiori ricavi e riduzione dei trasferimenti.

In futuro

Nell'anno in corso si è verificata una sorta di polarizzazione e il rischio è che con ulteriori tagli si arrivi a una situazione ancora più netta tra le diverse tipologie di trasporti: sempre più forti le ferrovie e il nodo di Milano, più deboli gli altri, una realtà che conta oltre cento operatori.

La situazione, però, non è facilmente risolvibile. Se dovessero concretizzarsi ulteriori tagli, i 142 milioni di euro previsti per il 2012, pari al 15% in meno rispetto all'anno in corso, alzare le tariffe significherebbe deprimere

la domanda. Però, se ci si limita a ridimensionare i servizi, le conseguenze rilevanti. «In alcune situazioni - ha dichiarato Sandro Laudi, presidente di Anav Lombardia (le aziende private di trasporto) - si riuscirebbe a tenere in vita solo i servizi per gli studenti e poco più», con conseguenti ricadute negative anche sul piano occupazionale. Di ulteriori margini di manovra non ce ne sono, dato che l'efficientamento richiesto dalla Regione durante l'anno in corso, al fine di non incidere sui posti di lavoro, si è concentrato sulle voci di costo trazione e manutenzione con effetti ridotti e peraltro vanificati dall'aumento del 23% anno su anno del costo del gasolio.

Investimenti

Nonostante le difficoltà, comunque, le aziende tra cui l'Asf di Como, non rinunciano a investire in nuovi progetti. L'operatore che effettua servizi soprattutto nella provincia e nel capoluogo lariano, sta implementando un sistema volto a migliorare lo stile di guida riducendo così consumi ed emissioni nell'ambiente. Tramite un sistema gps, agli autisti degli autobus verranno date indicazioni per ottenere i migliori risultati in base al percorso effettuato. Il progetto che comporta un investimento di 400mila euro è partito in questi giorni e andrà a regime in 18 mesi. Si stima che il risparmio di carburante possa assestarsi al 5 per cento.



Gianni Scarfone
 PRESIDENTE
 ASSTRA
 LOMBARDIA

In difficoltà. I ricavi sono saliti meno rispetto agli aumenti tariffari applicati per compensare il taglio dei trasferimenti del Governo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il nodo dei fondi. In bilancio regionale 142 milioni in meno rispetto allo scorso anno

Benzina più cara per rimediare ai tagli?

MILANO

Nel 2010 le risorse disponibili per il trasporto pubblico locale ammontavano a 1,035 miliardi di euro, di cui 441 per le ferrovie e 594 per la gomma (che in realtà include anche i tram e le metropolitane). Quest'anno dopo le prime ipotesi che prevedevano un taglio anche di 300 milioni, la sforbiciata è stata di 82 milioni di euro, di cui 24 a carico del ferro e 58 della gomma.

Per il 2012 nel bilancio regionale è prevista una contrazione di ulteriori 142 milioni di euro, arrivando a un importo disponibile di 811 milioni, di cui non è stata ancora decisa la ripartizione tra macrosettori. È l'effetto della riduzione dei trasferimenti decisa dal governo centrale. Secondo quanto riportato da

Asstra, per ogni milione di euro di risorse in meno destinate ai collegamenti saltano 18-20 posti di lavoro. Per limitare i danni, i rappresentanti delle società di trasporto hanno chiesto alla Regione di valutare il ricorso all'accisa sulla benzina.

«Ad oggi, però, - afferma Raffaele Cattaneo, assessore regionale alle Infrastrutture e mobilità - non ci sono indicazioni in merito e non è possibile fare previsioni. Non sono ancora stati presi contatti con il nuovo esecutivo, ma le regioni tra le priorità da affrontare quando ci siederemo al tavolo hanno messo il trasporto pubblico locale al primo posto».

L'assessore non si sbilancia nemmeno su quale sarà il taglio effettivo dei fondi. L'obiettivo è di "respingere gli attacchi" ma al momento

non si può azzardare come andrà a finire. Se tagli ci saranno, però, il ritocco delle accise potrebbe essere una via da percorrere dato che aumentare le tariffe del trasporto pubblico rischia di contrarre ulteriormente la domanda. Con un ritocco di 3-4 cen-

tesimi al litro sul costo del carburante, invece, si ripianerebbe la situazione. Nei primi giorni di dicembre l'assessore ha intenzione di convocare un tavolo per il Tpl (a cui siedono i rappresentanti di tutti i soggetti interessati, utenti compresi), in modo da condividere delle riflessioni sulla situazione.

Nel frattempo sul fronte regionale procede il percorso del progetto di legge che disegnerà un nuovo assetto del settore. Il provvedimento è ora all'esame della commissione consiliare. Tra le novità c'è la suddivisione del terri-

torio in sette bacini dove opereranno altrettante agenzie formate da rappresentanti degli enti locali, con la messa a gara dei servizi. Settimana scorsa operatori del settore, sindacati e utenti hanno esposto le loro osservazioni (in gran parte già esplicitate a giugno quando il provvedimento venne licenziato dal tavolo per il Tpl), che potrebbero essere recepite, in commissione.

Il provvedimento potrebbe arrivare all'esame del consiglio regionale entro la fine dell'anno, ma un taglio consistente delle risorse per il settore farebbe sentire i suoi effetti anche sul riordino: «La legge è nata in un contesto differente - afferma Cattaneo - in cui c'erano risorse. Se queste dovessero venire a mancare una riflessione si renderebbe necessaria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INIZIATIVA

Il treno dei desideri. Un treno diretto Crema-Milano è il sogno di molti pendolari. Uno studio del gruppo regionale del Pd ha individuato due possibilità: estendere la linea S6 che oggi arriva a Treviglio oppure introdurre treni regionali diretti. «Noi propendiamo per la seconda - afferma il consigliere Agostino Alloni -. Sarebbe possibile effettuare due corse verso Milano al mattino e due di ritorno alla sera».

Trenord a Pisapia. Biesuz: la congestion charge si scarica su di noi

FOTOGRAMMA



Treni saturi. Dal 16 di gennaio, con l'entrata in vigore della congestion charge nel comune di Milano, il capoluogo forse avrà aria più pulita, ma di certo aumenteranno i pendolari che utilizzeranno i mezzi pubblici. Un bel problema per Giuseppe Biesuz, amministratore delegato di Trenord (nella foto la stazione di Milano Cadorna) i cui treni già oggi nelle ore di punta viaggiano saturi. Secondo il manager, da provvedimenti spot si deve passare a un approccio sistemico nella gestione della mobilità in cui i vari mezzi di trasporto si integrino. Trenord sta lavorando per vendere il parcheggio auto insieme al biglietto del treno. **Prioschi** ▶ pagine 2 e 3