

TERAMO

FILT CGIL

ABRUZZO

PESCARA

L'AQUILA

CHIETI

Biglietto unico Chi si sposta usando mezzi diversi chiede l'integrazione tariffaria

Visione strategica Manca il piano regionale di settore. L'ultimo risale a trent'anni fa

Treni e autostrade: mobilità da rilanciare

Mobilità e pendolari, il problema è sempre lo stesso. Marco Schiatti, 53 anni, laureato in fisica, è uno dei tanti, che sono decine di migliaia: lavora in una multinazionale ad Agrate Brianza e fa il pendolare da Desio, 20 chilometri di tragitto in direzione nord-ovest sud-est. «Potessi farlo, avendo buona coscienza ambientalista, userei i mezzi pubblici. Dovrei prendere prima il treno da Desio a Monza, poi un autobus per Agrate. Una volta ho provato: oltre un'ora e mezza per 20 km scarsi. Con l'auto, devo partire prima delle sette, così riesco a stare entro i tre quarti d'ora. Il ritorno è più complicato: superare abbondantemente l'ora è normale. Resta la moto, estate e inverno, sole o pioggia. Mezz'ora all'andata come al ritorno. Il giusto. Perché non è un «sistema integrato».

Eccola, la parola magica che, quando si parla di trasporti — pubblici, ma non solo — tutti ripetono; ed ecco il problema dei problemi, la questione cruciale che la prossima amministrazione lombarda dovrà fronteggiare: un'organizzazione che faccia muovere (bene) la Lombardia. Dove lasciare l'auto o la bicicletta in stazione, prendere un treno e poi una metropolitana o un tram non sia un safari improponibile. Dove anche gli spostamenti trasversali come quelli del nostro pendolare — siano possibili senza avventurosi trasbordi e imprevedibili attese.

La prima domanda è: quanti sono gli spostamenti in Lombardia e come avvengono? Il dato omogeneo più aggiornato è una tabella della Regione, ma risale al 2002 e da allora è passata molta acqua sotto i ponti. Quindici milioni e 200 mila gli spostamenti (i viaggi fatti in giornata da ciascuno, quindi anche due o più a testa): circa il 72% in auto o moto; il 12% a piedi o bicicletta; con i mezzi il 15,5%, pari a 2 milioni e 560 mila. Questi ultimi hanno co-

minciato ad aumentare gradualmente verso il 2005, e poi sono aumentati più decisamente a mano a mano che il prezzo della benzina rendeva sempre più antieconomico il viaggio in macchina: secondo diverse stime, oggi superano i tre milioni.

La legge resta al palo

«L'ultimo piano regionale dei trasporti risale al 1982, assessore ai Trasporti il Dc Fabio Semenza» ricorda Gianni Scarfone, presidente di Asstra Lombardia, l'associazione delle aziende del trasporto pubblico. «Ed ora manca soprattutto una programmazione strategica di tutti i settori del trasporto: indispensabile per la complessità e la densità dei movimenti in Lombardia». La legge per andare in quella direzione esiste (e stamane sarà al centro di un incontro su trasporti e sostenibilità organizzato dalla Cgil alla sala Fast): il consiglio l'ha votata all'unanimità nel marzo 2012. Prevede cinque agenzie (Bergamo, Brescia, Cremona-Mantova, Milano-Monza e Brianza-Pavia-Lodi, Varese-Lecco-Como-Sondrio) per integrare treni, autobus e (altro sospirato traguardo) tariffe da un lato e, dall'altro, per semplificare le procedure a cominciare dagli appalti. Però è stata fermata dal governo Monti, che ha vietato a comuni e province di costituire nuove società.

Anche Alberto Viganò, il rappresentante dei pendolari al tavolo del Tpl istituito in Regione dal 2008, mette questa legge all'inizio delle realizzazioni necessarie: «Indispensabile per continuare il lavoro già cominciato e il confronto con aziende e gestori». Una materia ben complicata a prescindere dalle diverse indicazioni che arrivano dalla normativa nazionale e regionale: perché intanto molti contratti di servizio con le aziende del trasporto locale (le piccole sono oltre venti) sono in regime di proroga. E se i viaggiatori sulle ferrovie sono arrivati a 670 mila,

quelli che usano gli autobus extraurbani — aziende anche piccole e piccolissime per collegamenti capillari — arrivano a 400 mila.

Forzati delle quattro ruote

E poi ci sono gli automobilisti. Ben oltre i 10 milioni di spostamenti. «Non demonizziamoli: rendiamo invece più appetibili i mezzi, i collegamenti trasversali, migliori i parcheggi di corrispondenza. Che succederà a Bignami, al capolinea della nuova metro lilla senza posti auto?» chiede il presidente dell'Aci milanese Carlo Edoardo Valli.

Così si arriva ad un'altra questione di peso: le autostrade. Quelle in costruzione, quelle in forse, quelle sulla carta. Assolombarda ha messo in fila le criticità con il suo rapporto del 30 gennaio: «Il ritardo deve essere analizzato ma non frustrare perché sono opere pensate per il futuro della Lombardia prima ancora che per Expo» avverte il vicepresidente Giuliano Aspetti. Comunque — ricordano ancora gli industriali — nel 2001 la disponibilità autostradale in Lombardia era di 65 chilometri per milione di abitanti: «Meno della metà rispetto ad altre aree europee dello stesso peso economico», e niente è cambiato. Brebemi arriverà all'appuntamento con Expo 2015, ma non la Tem (e dunque la dirittissima da/per Brescia resterà senza il suo sbocco) né la Pedemontana. «Maggior coraggio e un sostegno alla redditività per stimolare gli investimenti per questi project financing — chiede Assolombarda —. I 300 chilometri di nuove autostrade previste in Lombardia produrranno in vent'anni un incremento di ricchezza di circa 40 miliardi di euro e un gettito fiscale di circa 18 miliardi».

Di autostrade presenti e future parlano, da sempre con accenti diversi, anche gli ambientalisti: «Azzerare le

Vagoni, aerei e soprattutto puntualità

**Gabriele Albertini****Umberto Ambrosoli**

1 **Integrazione tariffaria: da noi per ora ci sono solo esperimenti. Il modello delle altre città europee (biglietto a fascia chilometrica per tutti i mezzi) da noi non c'è. Pensa di realizzarlo? Quando?**

Proponiamo il biglietto integrato per fasce chilometriche: un unico titolo di viaggio valido per treni, bus urbani ed extraurbani, metrò, a prezzo differenziato secondo la distanza percorsa. Questa riforma può essere introdotta con l'inizio del nuovo anno.

Sì, molto presto. Vogliamo trasformare il trasporto ferroviario in una metropolitana regionale integrata, cominciando dal collegamento con l'aeroporto di Bergamo. Lo faremo anche attraverso un unico biglietto per tutte le modalità di spostamento (bike sharing incluso).

2 **Aeroporti di Linate e Malpensa: l'ultima indicazione è trasformare il primo nel terminale della navetta per Roma dando respiro così al secondo. Ritiene che sia questa la strada giusta?**

Se Sea fosse stata privatizzata non avremmo questi problemi: qui le colpe della Lega e poi della giunta Pisapia sono enormi. Vedo Malpensa come scalo intercontinentale, Linate per voli a medio raggio. Con l'Alta velocità ferroviaria, caratterizzare Linate come lo scalo della Milano-Roma significa condannarlo a morte.

Si tratta non di dare respiro a Malpensa, ma di dotare il territorio di collegamenti indispensabili per competere con le regioni più forti d'Europa. La nuova Regione dovrà assumere un ruolo molto più attivo di tutela degli interessi dei viaggiatori, di orientamento delle scelte progettuali e di promozione degli investimenti.

3 **Sui treni lombardi si pensa di arrivare, nel 2015, ad un milione di passeggeri. Sono già 670 mila, ma nonostante gli sforzi i 2 mila treni della flotta lasciano a desiderare. Ritiene questo incremento realizzabile? E come?**

Ci si potrà arrivare solo migliorando nella quotidianità. Occorrono risorse aggiuntive per un piano straordinario di rinnovamento. Con lo Stato si dovrà negoziare un piano basato sulle nuove tecnologie; si possono migliorare ritardi e frequenze con costi sostenibili.

Si, è possibile aumentare l'utilizzo dei treni, ma soprattutto dobbiamo migliorare la qualità di questa esperienza, facendo dimenticare la disastrosa gestione di Trenord. Useremo tutte le potenzialità della concorrenza regolamentata per avere puntualità e un maggior confort dei treni.



Silvana Carcano

L'integrazione tariffaria è già iniziata con titoli come «Io Viaggio ovunque»: si tratta ora di organizzarne una migliore diffusione anche sulla base delle nuove Agenzie di bacino. Anche per questi titoli integrati, poi, abbiamo intenzione di introdurre bonus in caso di disservizi.

Da 20 anni, da quando cioè è apparso il fenomeno leghista, i politici lombardi hanno svenato la regione per sostenere Malpensa, uno dei peggiori aeroporti europei. Fallito il progetto dell'hub, è ora di smettere di danneggiare Linate che anzi va aperto alla concorrenza.

Intendiamo individuare le linee in stato di degrado e quelle più usate poi programmare gli investimenti. Le risorse potranno essere recuperate sia attraverso l'eliminazione di sprechi, sia spostando gli investimenti da infrastrutture inutili come Pedemontana, Rho-Monza, Tem.



Roberto Maroni

Ritengo sia assolutamente opportuno muoversi in questa direzione. Con una guida autorevole della Regione si riuscirà a giungere a una progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria, concordata coi gestori del tpl e perfezionando il rapporto con Trenord.

La razionalizzazione degli aeroporti lombardi prevede per Linate un ruolo di City airport, mentre per Malpensa è spiccata la vocazione di hub. Naturalmente occorre completare i collegamenti stradali già in cantiere. Il modello lombardo è, dunque, quello di una serie di aeroporti specializzati point to point.

Visto che le tratte ferroviarie lombarde sono quasi satute quanto a frequenza di passaggi, sarà necessario incrementare il parco macchine. Anche per queste spese, l'unica soluzione è la mia proposta di trattenere almeno il 75% delle tasse pagate sul territorio.



Carlo Maria Pinardi

Sicuramente ci dobbiamo attivare in tal senso. E' necessario un sistema di pagamento integrato che favorisca il diminuire dell'uso delle macchine. Apriremo tavoli con tutti i vettori coinvolti per trovare un accordo commerciale al fine di permettere un più agevole accesso al trasporto pubblico.

Linate deve diventare un City airport, mentre Malpensa deve diventare l'hub ufficiale. Per farlo dobbiamo lavorare maggiormente per ridare valore al traffico aereo presente, investendo e potenziando i collegamenti infrastrutturali, soprattutto nell'alta velocità, per ridurre le tempistiche di accesso al servizio.

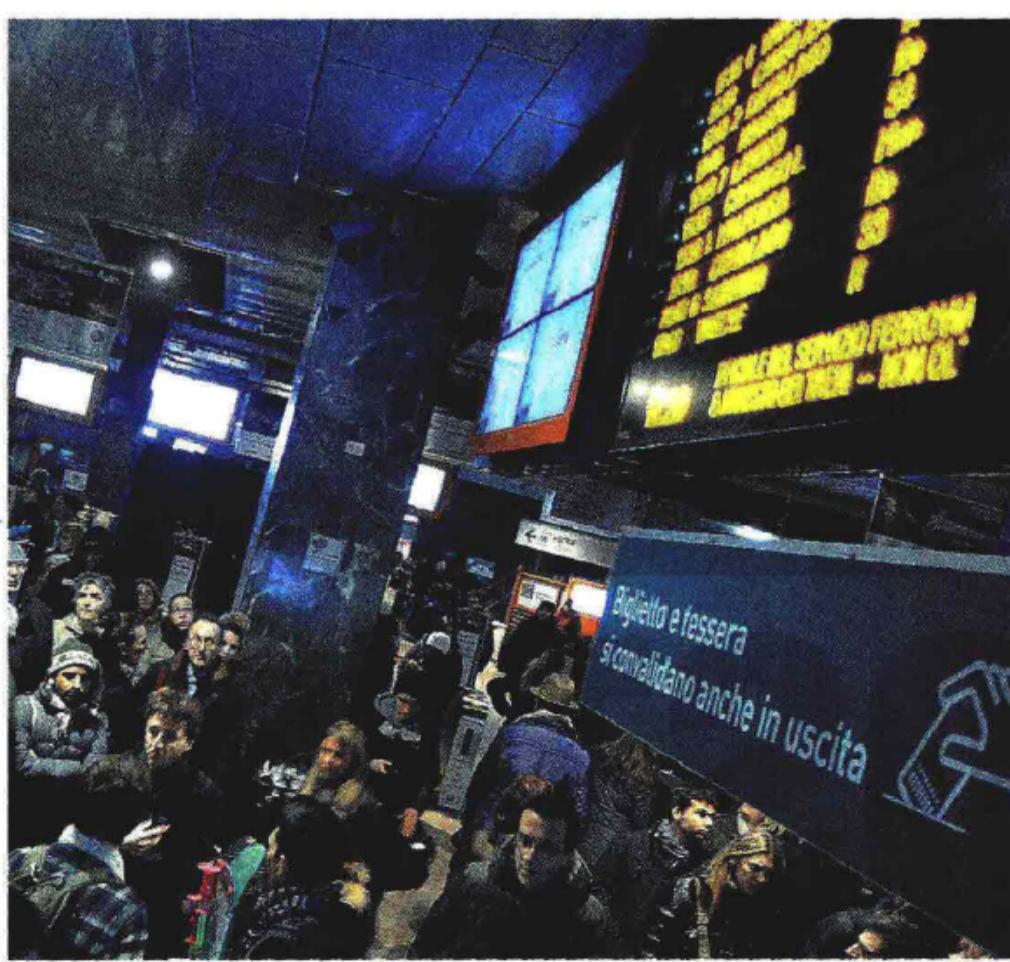
Una maggior razionalizzazione nei ruoli, nelle strutture, nell'utilizzo delle risorse e l'adozione di criteri meno stringenti di accesso alle gare pubbliche, consentiranno una maggiore concorrenza così da accrescere la competizione e rispondere alle esigenze di rilancio del sistema ferroviario.

ILLUSTRAZIONI DI FABIO SIRONI

TERAMO

PESCARA

CHIETI



previsioni e una sana spending review sui cantieri già aperti» dice da Legambiente il presidente lombardo Damiano Di Simine. In altre parole: addio ai progetti ancora sulla carta (Broni-Mortara, Boffalora-Vigevano, Cremona-Mantova) e ridimensionamento del resto. E torna il tema di fondo: «Ci vuole un piano per mettere a fuoco la funzione strategica delle infrastrutture. Senza sono stati già impegnati 10 miliardi. E c'è un altro appuntamento cruciale: l'apertura del Gotthardo».

Galleria per l'Europa

Nel 2016, in anticipo, aprirà il tunnel di base del Gottardo, 57 chilometri, la galleria ferroviaria più lunga del mondo. Una via veloce per il Nord Europa a due passi dalla Lombardia, che dovrà ripensare anche al sistema di trasporto delle merci. In Regione transita il 27% del totale nazionale, le imprese del settore sono 18 mila, 90 mila gli addetti, 10 i miliardi in movimento. Ci sono 17 centri intermodali ma oltre il 90% delle merci viaggia sui Tir ai quali la Svizzera chiuderà le sue strade.

Infine, l'apertura del Gottardo aggiungerà urgenza alla questione aeroporti che ancora Assolombarda riassume in modo efficace: «Malpensa, Linate, Orio al Serio, Montichiari non sono un sistema». E fra tre anni il treno ci porterà in due ore e mezza da Milano all'aeroporto di Zurigo.

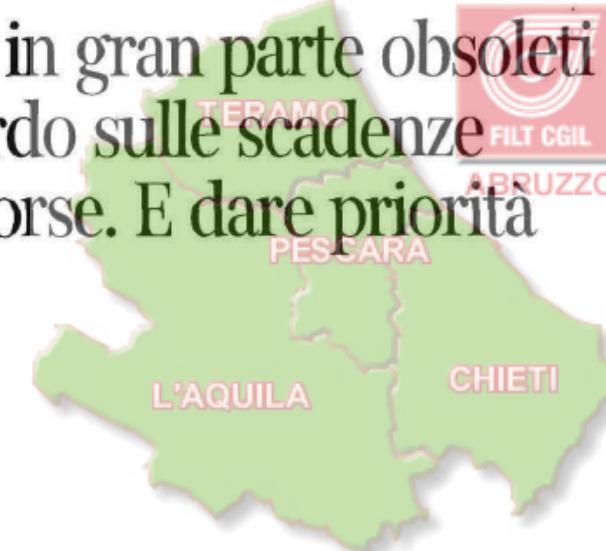
Laura Guardini

lguardini@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Convogli e locomotive sono in gran parte obsoleti
Tem e Pedemontana in ritardo sulle scadenze
Le nuove sfide? Trovare risorse. E dare priorità

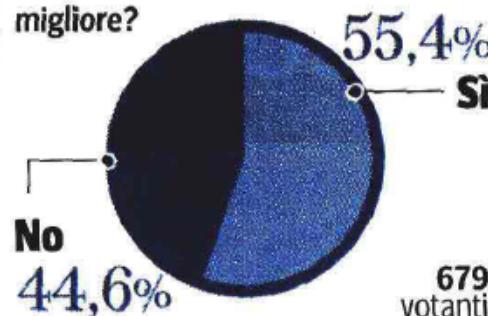
FILT CGIL
ABRUZZO



Il sondaggio

La tua opinione su corriere.milano.it
Le risposte online alle 19 di ieri sera

Sareste disposti a pagare biglietti più cari sui mezzi pubblici per avere in cambio un servizio realmente migliore?



La domanda di oggi

Un amministratore indagato per reati che hanno a che fare con la criminalità organizzata deve dimettersi subito, anche se in attesa di giudizio?

D'ARCO

Lombardia in movimento

3.337.000

gli spostamenti al giorno
sui mezzi pubblici in Lombardia

MEZZI USATI

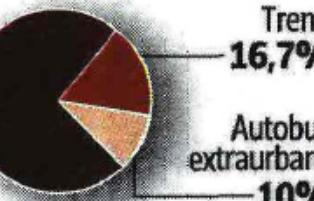
Auto e moto
85,20%

Trasporto pubblico
e altro
14,80%

Fonte: Regione Lombardia

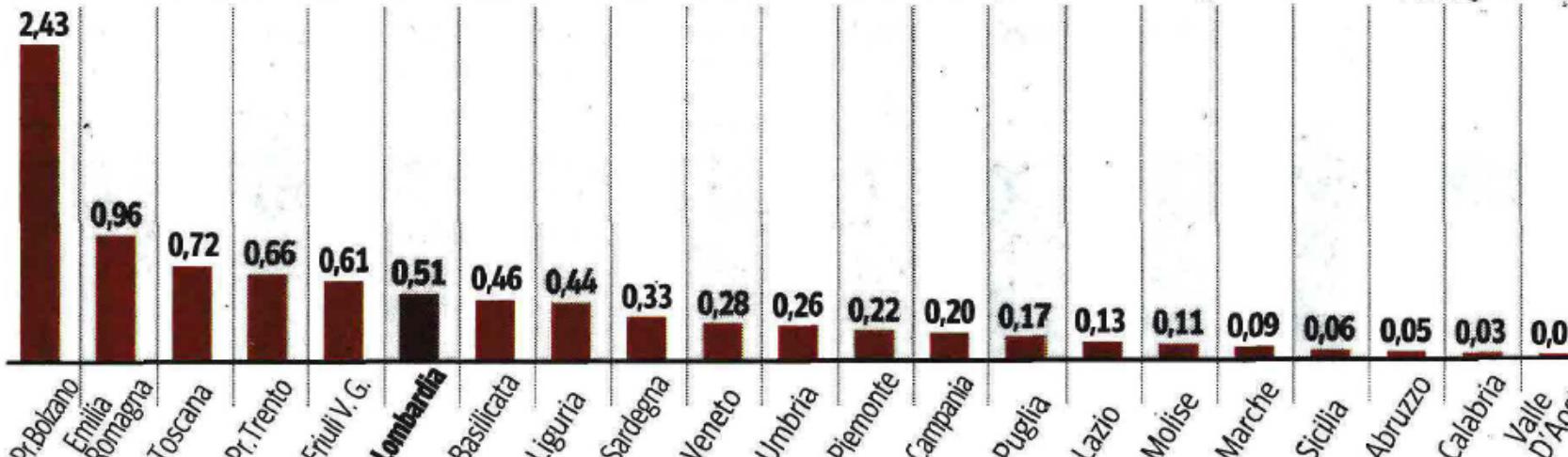
TPL SOTTO LA LENTE

Mezzi urbani
73,3%



Stime, fonte: Regione Asstra, Trenord

LA SPESA DELLE REGIONI PER IL SERVIZIO FERROVIARIO PENDOLARE NEL 2012 (% del bilancio regionale)



CORRIERE DELLA SFERA