

Atm e Trenord, progetto fusione contro i tagli. Il progetto avanza dopo i contatti tra Pisapia e Maroni

Percorso condiviso di Comune e Regione per un colosso dei trasporti pubblici

Scrive il Corriere della sera che Comune e Regione, a partire da settembre, riprenderanno in mano il dossier della fusione tra Atm e Trenord. Sul colosso che porterebbe in pancia metropolitane milanesi e treni regionali, e potrebbe vantare un fatturato sopra il miliardo di euro, non si lavora soltanto per una strategia di politica industriale. Alla base c'è una necessità: attrezzarsi meglio per resistere ai tagli dei fondi già decretati dal governo e alle ulteriori riduzioni che potrebbero arrivare in futuro. Ecco perché le volontà politiche, in passato ondivaghe, stanno trovando un percorso comune.

L'ASSE - Il sindaco Giuliano Pisapia e il presidente della Regione Roberto Maroni ne hanno parlato a luglio. Gli assessori alla Mobilità, Pierfrancesco Maran (nella foto) e Maurizio Del Tenno, hanno approfondito il discorso ed entreranno nel vivo dal prossimo mese. Tema chiave: l'incertezza delle risorse statali per i trasporti pubblici. Che si porta dietro un rischio politico pesante: Comune e Regione si ritroverebbero sotto accusa da parte dei passeggeri per nuovi aumenti delle tariffe. Conferma l'assessore comunale Maran: «Il sistema dei trasporti è in crisi a livello nazionale per una carenza cronica di fondi. A Milano abbiamo una crisi di crescita, abbiamo un nuovo metrò ma in totale assenza di risorse aggiuntive, tanto che tutti i costi della M5 ricadono sulle tariffe per gli utenti». Se questo è lo scenario, si comprende il passaggio in cui la collaborazione Atm-Trenord prende la forma di un'alleanza sempre più necessaria: «Diventa fondamentale ripensare il sistema - prosegue Maran - perché le risorse statali sempre più incerte comportano il rischio che gli enti locali si ritrovino a dover mettere la faccia sugli aumenti tariffari dovuti ai tagli a livello centrale». In sintesi la missione è: fondersi per creare un colosso in grado di compensare con i risparmi, l'organizzazione e le economie di scala la riduzione dei trasferimenti da Roma.

LA COLLABORAZIONE - In realtà i primi passi dell'integrazione (sugli abbonamenti) sono già cosa fatta. Atm: 9.300 dipendenti, 2,3 milioni di persone trasportate al giorno, bilancio 2013 che dovrebbe chiudersi ancora con un margine di attivo. Trenord è già prodotto di una fusione, fra LeNord e Trenitalia, società giovane e in via di consolidamento, gestisce 2.300 treni per 670 mila pendolari al giorno (tra linee regionali, passante e collegamenti per Malpensa). L'approccio regionale al tema passa per una collaborazione per gradi, sempre più stretta: «Abbiamo enormi spazi di sinergie industriali - spiega l'assessore Maurizio Del Tenno - alcuni già attivi come il ticketing, altri attuabili con un percorso abbastanza agevole, come la gestione di alcune stazioni. Siamo convinti che bisogna continuare su questa strada per aumentare l'efficienza. A breve bisognerà discutere il nuovo piano industriale di Trenord. Di certo però, con il presidente Maroni, nelle prossime settimane valuteremo in modo molto serio e attento il percorso di collaborazione».

I NODI - Ma su cosa possono stringere alleanze le due società? Al momento, più che tecnica, l'ipotesi di fusione galleggia tutta sul piano delle decisioni politiche. Nella prospettiva di Città metropolitana i trasporti sarebbero la bandiera dell'integrazione: a partire dalle tariffe, fino al coordinamento delle aziende di bus in Provincia (molte private) che nel caso di un governo unico della mobilità potrebbero rientrare in una strategia che favorisca l'utilizzo dei treni suburbani, più che portare i passeggeri fino alle porte di Milano e alle fermate periferiche del metrò. Senza dimenticare che un grande gruppo, sul modello di Berlino e Parigi, sarebbe in grado di competere nelle gare nazionali (quando si faranno davvero) e internazionali.

