

Spostarsi in Lombardia, luci e ombre del trasporto pubblico

Pubblicato: Martedì 9 Febbraio 2010

“Me ne andrò a casa se non saremo in grado di far pensare al treno come mezzo di trasporto naturale per spostarsi ogni giorno in Lombardia, come succede nell’Ile del France”. La promessa è di quelle forti anche perché a pronunciarla è **Giuseppe Biesuz, AD di Trenitalia-Le Nord** intervenuto al secondo giorno della Mobility Conference, a Milano. Tema dell’incontro il trasporto pubblico locale, efficienza e qualità in Lombardia.

Un ritratto a luci e ombre come lo hanno definito gli stessi utenti, i pendolari che ogni giorno scelgono il treno per muoversi.

Luci e ombre, si diceva, poiché parlare di trasporto pubblico in Lombardia vuol dire riferirsi ad una regione di oltre 9 milioni di abitanti, molti dei quali si spostano per lavorare, con punti di efficienza ma tanto ancora da fare.

Un sistema che gravita soprattutto attorno a Milano. E proprio su Milano la giornata si è soffermata nell’analisi dell’offerta di Atm, rappresentata dal numero uno **Elio Catania**, che ha illustrato i piani di investimento dell’azienda, con un occhio di riguardo per la questione ambientale che vede proprio Milano come esempio virtuoso europeo, dove il 75 per cento dei mezzi si sposta con l’energia elettrica. Già, Milano; **il problema, per gli utenti dell’hinterland è arrivarci**. E per questo è stato necessario realizzare la “nuova” società Trenitalia-Le Nord, da cui parte la sfida di Biesuz, che ha spiegato le ragioni della nascita di questa realtà: **“Se vado da uno dei primi cinque costruttori di treni al mondo coi soldi in mano, per l’acquisto ci vogliono da 36 ai 48 mesi: è per questo – ha detto il manager – che era necessario dare una risposta immediata ai pendolari”**. **Recuperare materiale rotabile, insomma**, per muovere le cinquecentomila persone che in Lombardia si servono della società al 50 per cento Trenitalia e al 50 di Le Nord tutti i giorni.

Gli sforzi per diminuire i ritardi stanno aumentando e si assottigliano i tempi di attesa nei momenti di punta. “Resta molto lavoro da fare, e teniamo ben presente che quando parliamo di treni, ci stiamo riferendo a qualcosa come 2100 corse al giorno, vale a dire più di ciò che al giorno si muove in tutta la Svizzera, con 500 mila persone trasportate quotidianamente. Ebbene – ha detto Biesuz – a fronte di questa situazione dei ritardi è comunque migliorata rispetto a settembre e stiamo lavorando su **‘100 treni malati’**, cioè tratte che hanno problemi: per risolvere il disservizio stiamo pensando a far cambiare la mentalità di chi lavora con noi e creare squadre affiatate di persone che muovono i treni e lo fanno con professionalità”. L’obiettivo è portare al 75% i treni che arrivano in orario entro i 5 minuti di ritardo medio.

Biesuz ha parlato di un piano di investimenti nei prossimi 5 anni di 1 miliardo di euro e portare l’80 per cento del materiale rotabile con meno di 10 anni.

O sperano i pendolari, che hanno confermato un miglioramento rispetto all’anno passato, ma che ancora si lamentano. “Ad esempi virtuosi come la stazione di Corsico, di Cesano Boscone e Lonate Pozzolo – ha detto **Massimo Ferrari di Assoutenti** – ve ne sono altrettante, magari a poca distanza che sono fatiscenti vedi, Vergiate e Casorate Sempione”.

Alla conferenza hanno partecipato anche Giuliano Asperti vice presidente territorio e infrastrutture Assolombarda che è stato chiaro, parlando sempre di pendolari, ma su gomma: “Sono tanti, con una percentuale ancora alta specialmente rispetto al resto d’Europa. Spostare il traffico da gomma a ferro è necessario, ma senza aumentare i pedaggi dei caselli per finanziare le opere a favore dei cittadini. Non è giusto bruciare il guadagno di una giornata per arrivare a Milano. Se colpiamo le tasche dei cittadini, penalizziamo il Paese”.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it