

MOBILITÀ

«Il trasporto locale non reggerà al distanziamento sociale»

L'allarme di Asstra: riduzioni della capacità di carico tra il 50 e il 70%

A Milano la metropolitana porterà 400mila persone al posto di 1,5 milioni

Milano - Il distanziamento sociale, che è il principio cardine della lotta al Covid-19 e il trasporto pubblico locale (bus, tram, metrò, treni regionali) all'apparenza sembrano inconciliabili. Asstra, l'associazione che rappresenta le imprese del trasporto pubblico locale, afferma che nel settore del Tpl è irrealistico immaginare rigide regole di distanziamento, al punto da lanciare un appello «alla responsabilità personale di ognuno», a partire dagli utenti.

Il distanziamento

Obbligare al distanziamento attuale - nota Asstra - comporterebbe riduzioni della capacità di carico dei mezzi pubblici non sostenibili, riduzioni che si aggirano tra il 50 e il 70% della capacità di carico per autobus urbani ed extraurbani e treni regionali. *«La rigida applicazione di tale regola - osserva Asstra -, oltre a non essere compatibile con la conformazione dei mezzi di trasporto pubblico, determinerebbe, pur in presenza di una domanda sensibilmente ridotta, l'insufficienza della offerta di trasporto».*

Con conseguente rischio del ricorso indiscriminato al mezzo privato (auto) non potendosi, nell'immediato, incrementare le frequenze per indisponibilità di mezzi e di personale (la produzione di mezzi richiederebbe tempi variabili che vanno dai 18 ai 36 mesi in relazione alla tipologia dei mezzi, bus o treni) e per mancanza di capacità delle reti ferroviarie.

Eppure nella fase 2 un ruolo decisivo sarà giocato proprio dal trasporto pubblico locale, essenziale alla ripresa del nostro Paese. Come ci sposteremo quando cominceremo a uscire dalle nostre case? Come andremo al lavoro e a scuola? Certamente lo sviluppo delle attività da remoto (smart working) consentirà di ridurre una parte della richiesta di mobilità ma, con altrettanta certezza, si sa che questo non basterà.

Sarà necessario, anche al fine di superare il problema delle ore di punta, cambiare la curva di distribuzione del trasporto pubblico, ridistribuendo l'orario di lavoro e di studio nell'arco dell'intera giornata. Solo in questo modo la mobilità potrà andare incontro alle nuove regole di sicurezza.

Spiega l'assessore al Welfare di Regione Lombardia, **Giulio Gallera**: *«Nelle grandi città il tema più importante è quello del trasporto pubblico locale. C'è un confronto in atto con il Comune di Milano, che è il proprietario di Atm, con Trenord e gli altri gestori. Ci stiamo lavorando».*

Marco Granelli, assessore alla Mobilità del Comune di Milano, intervistato da Radio 24 dice: *«A Milano, prima del coronavirus, ogni giorno nella metropolitana circolavano 1,5 milioni di passeggeri. Nella fase 2, per garantire il distanziamento di un metro tra una persona e l'altra, non potremo trasportare più di 400mila utenti al giorno. In futuro prendere il mezzo pubblico sarà un po' più difficile: gli utenti, se sarà raggiunto il livello di saturazione dei mezzi in base alle nuove indicazioni, dovranno aspettare».*

Per Marco Piuri, amministratore delegato di Trenord (la società che gestisce il trasporto ferroviario regionale) *«deve esser chiaro fin da ora che per alcuni mesi non sarà più possibile arrivare in stazione all'ultimo minuto e salire sul treno ma occorrerà imparare a mettersi in fila proprio come al supermercato».* Per garantire la sicurezza e il distanziamento richiesto dalle misure anti-Covid Trenord non potrà *«trasportare più del 30-40% dei passeggeri che trasportavamo prima dell'emergenza coronavirus».*

Nella fase 2, per le aziende del trasporto pubblico la perdita di ricavi è garantita. *«Il servizio che verrà offerto sarà, a prescindere dal dibattito che ci ha accompagnato in questi anni sulla bontà del*

modello pubblico o privato, per definizione in perdita, a meno che non si chieda ai cittadini di pagare cifre esorbitanti per fruire dei servizi di Tpl. Si renderà, pertanto, necessario un sostegno con ingenti risorse pubbliche» nota il segretario della Faisa Cisa, Mauro Mongelli.

Timori anche per lo sharing di auto, scooter, bici e monopattini, nell'incertezza igienica su chi abbia afferrato in precedenza il volante o il manubrio.

Le indicazioni del ministero

A proposito di distanziamento sui mezzi pubblici, la bozza di lavoro del ministero dei Trasporti alla cabina di regia della fase 2 parla di *marker*, cioè di segni sui mezzi per indicare i posti dove non ci si potrà più sedere in modo da garantire la distanza di sicurezza. Ci saranno annunci e cartelli per spiegare come si devono comportare i viaggiatori *«con la prescrizione che il mancato rispetto potrà contemplare l'interruzione del servizio, per motivi di sicurezza sanitaria»*.

Nella bozza di lavoro del Mit è prevista anche la possibilità di utilizzare la leva tariffaria, ovvero il diverso prezzo dei biglietti per evitare ogni tipo di assembramento nel trasporto pubblico. L'idea sarebbe quella di applicare tariffe diverse a seconda dell'orario. Nel caso dei treni e bus viene anche suggerito di eliminare il controllo dei biglietti e la vendita a bordo del mezzo.

Marco Morino Il Sole 24-4-20