



Cronache della città

L'intervista Parla Giuseppe Biesuz, amministratore delegato di Tln, la nuova società per la gestione del trasporto ferroviario regionale

«La puntualità dei treni? Da marzo via sms»

Gli obiettivi: l'85% dei convogli in orario, avvisi in tempo reale e 243 (su 323) risanati. «Tariffe ferme nel 2010»

■ L'obiettivo, da qui a tre anni, suona così: «Restituire ai cittadini il loro tempo». Considerato che si parla di ferrovie, qualche scetticismo è quantomeno lecito. Ma quando Giuseppe Biesuz (direttore generale delle Ferrovie Nord e ora amministratore delegato della nuova società Tln - costituita ad agosto e operativa a tutti gli effetti da metà novembre - che gestisce il trasporto ferroviario regionale) inizia a snocciolare cifre e progetti, l'impressione è che questa volta, davvero, sui binari qualcosa inizi a muoversi.

Giuseppe Biesuz, ci presenta Tln?
«Tln è la nuova società per la gestione del trasporto ferroviario regionale. È formata da Trenitalia e dalle Ferrovie Nord di Milano, socie nell'impresa al 50%, e gestisce tutte le linee regionali e interregionali lombarde. Qualche numero: trasportiamo 600 mila passeggeri al giorno e con 323 treni effettuiamo quotidianamente 2.200 servizi ferroviari. Con una specializzazione, che ci contraddistingue, sul trasporto locale».

Con quali vantaggi?
«Sul piano operativo, vogliamo arrivare a una altissima specializzazione: ogni linea diventa uno stabilimento a sé, con i suoi macchinisti, il suo materiale rotabile (le carrozze, ndr), il suo personale. Sempre gli stessi, con una conoscenza approfondita dei movimenti, delle stazioni più affollate nei vari orari, degli eventuali problemi».

In che modo intendete intervenire per migliorare il servizio ferroviario regionale?

«Da qui al 2014 è previsto un piano di investimenti per il materiale rotabile che vale 1 miliardo e 52 milioni di euro, grazie alle risorse messe in campo da Tln e dalla Regione, e a quelle che deriveranno, per esempio, dall'accordo tra Mauro Moretti (amministratore delegato delle Ferrovie, ndr) e il sindaco di Milano, Letizia Moratti, per lo sfruttamento di alcune aree ferroviarie dismesse. L'idea è di arrivare ad avere il 70-80% dei treni con un'età inferiore ai dieci anni, anche per presentarci bene all'Expo».

Questo per i prossimi cinque anni. Ma a breve termine?
«Abbiamo definito, di concerto con la Regione, 4 "plus" irrinunciabili: più puntualità, più decoro, più sicurezza e più comunicazione con i passeggeri».

Con quali misure concrete pensate di



Nel tondo Biesuz, sopra passeggeri alla stazione di Bergamo

ottenere questi risultati?

«Partiamo dal decoro: abbiamo un programma dettagliato di interventi. A ottobre, quando siamo partiti, i treni accettabili da questo punto di vista (ovvero puliti, sanificati e con coprisedi in buone condizioni) erano 174. Oggi siamo a 198: per marzo, arriveremo a 243, su 323 circolanti».

Altro problema è quello della puntua-

lità.

«Sta migliorando. Su tutte le linee "bergamasche", da settembre in poi, si è registrato un costante miglioramento delle prestazioni rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A dicembre, i treni arrivati con un ritardo inferiore ai 5 minuti sono aumentati del 4% sulla Lecco-Bergamo-Brescia (arrivando al 75%), del 13%

sulla linea Bergamo-Milano via Carnate, che ha toccato così l'81%, del 7% via Treviglio: qui la puntualità è arrivata all'89%. L'obiettivo è ottenere su ogni linea un ritardo inferiore ai cinque minuti per il 75% dei treni nelle ore di punta, e per l'85% per tutta la giornata».

Capitolo comunicazione con i passeg-

geri.
«Va curata molto, anche perché il rapporto con l'utenza è pesantemente deteriorato da anni di incuria. Servirà tempo per recuperare la fiducia, che passa anche dal confronto e dall'informazione. Quindi: entro metà febbraio sarà attivo il sito con il "viaggiatore regionale", in cui reperire in tempo reale tutte le informazioni sulla puntualità dei convogli. Da marzo,

I motivi: la vicinanza con la Centrale e le nuove navette sarebbero già sufficienti

«Treviglio Ovest, la fermata non serve»

IL MINISTRO

A Levate e Stezzano parcheggi entro l'anno

Il ministro alle Infrastrutture e Trasporti Altero Matteoli ha risposto all'interrogazione dell'onorevole Giorgio Jannone (Pdl) per sollecitare una soluzione «dell'insolita e gravosa situazione in cui versano le stazioni di Arcene, Stezzano e Levate», rientranti nell'accordo di programma per il raddoppio della Bergamo-Treviglio Ovest. Il ministro Matteoli ricorda che «da settembre è stata prevista la fermata giornaliera di 16 treni regionali tra Bergamo e Treviglio e viceversa, e con dicembre le corrispondenze verso Milano, Cremona, Brescia-Venezia sono state perfezionate». Sullo status quo dei manufatti e delle opere connesse alle nuove fermate precisa che ad Arcene le opere sono state completate; a Levate «il parcheggio, già finanziato a spese di Rfi, è stato oggetto di recente variante urbanistica, si sta per bandire la gara, con la previsione di inizio lavori ad aprile, per concluderli a luglio»; a Stezzano «prossimamente ci sarà l'approvazione del progetto esecutivo del parcheggio da parte della Giunta comunale, e quindi il Comune potrà procedere alla realizzazione che Rfi (cui compete l'erogazione di 1,5 milioni) prevede di ultimare entro l'anno».

■ Sembrano esserci poche speranze per i pendolari della Bassa che chiedono la reintroduzione della fermata di Treviglio Ovest sulle corse dirette della Bergamo-Milano. Su questo punto, Giuseppe Biesuz, amministratore delegato di Tln, è categorico: «A Treviglio abbiamo introdotto una vera rivoluzione: con l'estensione del passante ferroviario fino alla stazione Centrale, abbiamo di fatto creato un servizio metropolitano per Milano». Portando la cittadina della Bassa (lato stazione Centrale) ad avere più convogli della stessa Bergamo, battuta quotidianamente per 159 a 111. «Di fronte a un progetto di questa portata, e considerato che la distanza tra Treviglio Centrale e Ovest è assolutamente irrisoria, non posso accettare la polemica sulla Ovest - dice Biesuz -. Chi deve andare a Milano, deve partire da Treviglio Centrale. E comunque la Ovest con il nuovo orario ha 53 treni che ogni giorno la collegano con Bergamo e con Treviglio Centrale».

A dicembre è infatti partita a regime la navetta che in mezz'ora va da piazzale Marconi al capoluogo della Bassa, con fermate anche nelle

nuove stazioni di Stezzano, Levate e Arcene. Dalle quali «arriva un riscontro positivo».

Insomma, il baricentro si sposta da Bergamo a Treviglio? «No, su entrambe le stazioni sono stati introdotti cambiamenti importanti. Da Bergamo a Milano i tempi di percorrenza sono stati nettamente ridotti e i treni aumentati, cosa che vorremmo fare anche nel futuro, mentre Treviglio, per la sua posizione rispetto al capoluogo regionale, consente di estendere l'area metropolitana, con collegamenti frequenti con il centro di Milano».

Per le altre linee, Biesuz sottolinea il «miglioramento notevole, rispetto al 2008, per quanto riguarda la puntualità». Anche sulla Bergamo-Milano via Carnate, spesso protagonista di viaggi a velocità di lumaca. «A dicembre la puntualità è stata dell'81%, contro il 69% dello stesso mese del 2008. Nei primi giorni di gennaio (ma c'è da considerare che il periodo era ancora festivo) si è arrivati al 92%. Certo, lì il problema rimane l'intasamento del nodo di Monza. La questione dell'accesso ai grandi nodi ferroviari andrà affrontata, perché

è lì che i treni si bloccano. D'altra parte, in Lombardia circolano il doppio di convogli per chilometro di linea che nel resto d'Italia».

Migliora per puntualità anche la linea «bresciana» che porta a Bergamo i pendolari della zona di Grumello, Montello e Albano. Qui, il problema più avvertito è quello della coincidenza mattutina con Milano: arrivo a Bergamo alle 7,13, e ripartenza per la Madunina alle 7,16. Sei binari più in là, in una corsa a rotta di collo che non sempre ha successo. «Abbiamo chiesto ai capirenti di tenere conto di questa situazione e di cercare di aspettare la coincidenza - spiega Biesuz -. Mi sembra che, dopo i problemi dei primi giorni, la questione si sia abbastanza risolta».

In chiusura, un dato che spiega come allo stato attuale ci siano alcune difficoltà nell'evitare, per esempio, la soppressione di treni: «Tutti ci chiedono di raggiungere i livelli qualitativi delle altre grandi aree metropolitane europee, ma quelle società hanno una scorta di treni che è almeno il 10% dei convogli che effettivamente servono. Noi, di riserva, ne abbiamo due».

F. M.

I NUMERI

LA SCHEDA

323

Sono i treni regionali e interregionali circolanti in Lombardia e gestiti dalla nuova società Tln, formata da Trenitalia e dalle Ferrovie Nord.

2.200

Sono le corse effettuate in tutto al giorno.

243

I convogli per i quali Tln punta a raggiungere, entro marzo 2010, un livello di decoro accettabile. Oggi, i treni «decenti» sono 198. Gli interventi previsti vanno dalla riqualificazione degli arredi interni alla sostituzione dei rivestimenti dei sedili, oltre a una rigorosa pulizia e sanificazione.

50

I treni giornalieri della linea diretta Bergamo-Milano, con fermate a Verdello, Pioltello e Lambrate. Con il nuovo orario invernale, il tempo di percorrenza (con l'eccezione di alcune corse) si è ridotto di un quarto d'ora: ora è di 48 minuti.

13%

Il miglioramento della puntualità dei convogli della Bergamo-Milano via Carnate nel mese di dicembre, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Ritardi in diminuzione anche sulle altre linee ferroviarie orobiche.

lo stesso servizio si potrà avere anche via sms, naturalmente solo per la linea e per gli orari a cui si è interessati».

E a bordo del treno?

«Sono partiti i corsi di formazione per il personale, per migliorare anche su questo fronte. Sappiamo che su alcuni aspetti è richiesto anche un cambiamento di approccio da parte dei nostri lavoratori».

Tutto ciò ha dei costi. Dobbiamo aspettarci un aumento delle tariffe?

«Rimarranno bloccate per tutto il 2010, salvo, ovviamente, l'adeguamento Istat. Oggi ci rendiamo conto di non poter chiedere niente ai viaggiatori. Se ne riparla nel 2011, solo se saranno raggiunti alcuni obiettivi di qualità. Adesso l'importante è alzare il livello del servizio, creando le condizioni in futuro per aprire una trattativa sull'aumento delle tariffe e far nascere un mercato, che adesso è escluso da livelli tariffari fino a cinque volte inferiori rispetto alle altre grandi aree metropolitane europee».

A un mese dall'entrata in vigore del nuovo orario invernale, che riscontri avete avuto?

«Positivi dal punto di vista dei numeri. I passeggeri a gennaio sono aumentati del 4,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente».

Effetto crisi?

«Non solo. Se la gente inizia a intravedere piccoli segnali di miglioramento, andiamo verso un boom dell'utenza. Consideriamo anche che ci sono alcuni importanti cantieri stradali in partenza, e anche questo potrebbe favorire il treno. Certo, i miglioramenti del servizio devono essere visibili».

Anche nei tempi di percorrenza, che spesso non sono competitivi rispetto alle auto. Sulla Bergamo-Milano qualcosa si è già fatto, altri progetti?

«Risolti alcuni problemi più urgenti, vorremmo lavorare (è anche il pallino dell'assessore regionale Raffaele Cattaneo) a un progetto di "alta velocità" tra i capoluoghi di provincia, Bergamo compresa, e Milano: niente fermate e percorrenza rapida, magari al di fuori degli orari di punta, per intercettare per esempio i professionisti».

Le aspettative sono altissime. Ce la farete?

«Certo! Finalmente abbiamo delle risorse in linea con i nostri progetti, grazie alla Regione che ha messo sul piatto cifre notevoli. È un'esperienza nuova in Italia, e ancora una volta la Lombardia fa da laboratorio per un modello di gestione che potrà poi essere esteso ad altre regioni».

Fausta Morandi

STAZIONE DI BERGAMO



Porta ko, accessibili solo due mezze entrate

Pendolari arrabbiati, ma questa volta non c'erano i ritardi dei treni. Il malumore è stato infatti innescato da una porta d'accesso in stazione improvvisamente chiusa mercoledì mattina. Guardando l'ingresso della struttura è la prima a destra, in corrispondenza della rivendita di giornali. Chi deve entrare, comunque, può farlo varcando quella centrale e quella più a sinistra verso il bar. Quest'ultima, però, per motivi strutturali che riguardano i battenti, sono aperte solo a metà. Si è dunque ridotta di parec-

chio la possibilità di accedere in stazione, visto che attualmente ci sono disponibili solo due mezze entrate che peraltro funzionano anche da uscite. Il disagio è in certe ore critiche, quando appunto arrivano e «sbarcano» i pendolari. Sono stati incollati ben tre cartelli con la doppia scritta «Chiuso, guasta». E l'edicolante racconta: «Sono persino dovuto intervenire più volte con il martello per rimetterla in sesto».

Francesco Lamberini (foto Bedolis)