

# Bus e metrò, rischio caos per la Fase 2

## TRASPORTI

La distanza di un metro limita la capacità di carico dei mezzi al 25-30 per cento

C'è il rischio di moltiplicare code degli utenti in attesa e perdite per le società

Zaccheo (Enac): «No a voli semivuoti e vincoli Ue, piano da 10 miliardi per ripartire»

Con la fase 2, al via da lunedì 4 maggio, il trasporto pubblico locale rischia una Caporetto. Il pericolo, avvertono le aziende di trasporto, è infatti che il sistema della mobilità urbana (bus, tram, metropolitane, treni regionali), soccombe di fronte al principio cardine della lotta al Covid-19: il distanziamento sociale. All'enorme buco finanziario dovuto al crollo verticale della domanda di mobilità creatosi con lo scoppio della pandemia, adesso si sommano i timori per le nuove regole imposte anche al trasporto pubblico locale. Nella fase due la domanda di mobilità sarà di molto superiore alla capacità di trasporto del 25% imposta dal metro di distanza. Ecco perché le aziende di trasporto chiedono se sia possibile

valutare la possibilità di tutelare la salute dei passeggeri con la sola mascherina, togliendo il distanziamento. Questo renderebbe possibile una capienza fino al 50% del trasporto.

È in gioco, intanto, la sopravvivenza del settore aereo. In un'intervista al Sole 24 Ore, il presidente dell'Enac, Nicola Zaccheo, parla del piano straordinario di dieci miliardi di investimenti, della necessità di ricapitalizzazioni pubbliche diffuse per evitare il crac, della proposta di abbattere alcuni snodi della politica europea, come il limite del 49% per il capitale extra Ue nelle compagnie. E del nuovo modello di viaggio, che non potrà essere quello degli aerei semivuoti.

— Servizi alla pagine 2 e 3

## Caos da Fase 2 per i trasporti locali

**Servizi pubblici.** Per il settore la ripartenza del 4 maggio renderà evidente che il distanziamento è insostenibile

**Le stime.** Il riempimento dei mezzi al 25% anziché al 50% moltiplicherà code per gli utenti e perdite per le società



**Segnaletica per i distanziamenti.** Le società di trasporto pubblico locale stanno predisponendo una segnaletica, su mezzi e banchine di attesa per aiutare i passeggeri a mantenere le distanze. Le misure si accompagnano ai blocchi automatici dei tornelli di ingresso.

### 78%

**FRANCESI CHE HANNO TIMORE DI BUS E TRENI**

Il 78% francesi ha paura di utilizzare bus e treni secondo il sondaggio dalla Ligue de Défense des Conducteurs (LDC)

**Marco Morino**  
MILANO

Con la fase 2, al via da lunedì 4 maggio, il trasporto pubblico locale (tpl) rischia una Caporetto. Il pericolo, avvertono le aziende di trasporto, è che il sistema della mobilità urbana (bus, tram, metropolitane, treni regionali), soccombe di fronte al principio cardine della lotta al Covid-19: il distanziamento sociale.

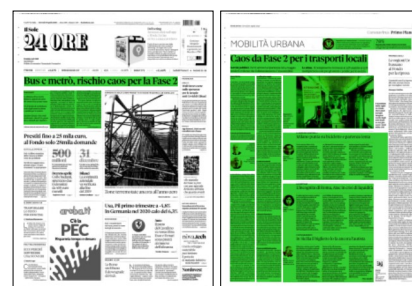
Già il settore sta pagando un conto economico altissimo alla crisi sanitaria: Andrea Gibelli, presidente di Ferrovie Nord Milano e di Asstra, una delle due associazioni (l'altra è Agens) che rappresentano le aziende del tpl, prevede oltre 800 milioni di perdite a livello nazionale nel periodo che va dallo scorso 22 febbraio al prossimo 3 maggio. L'enorme buco finanziario è dovuto al crollo verticale della domanda di mobilità pubblica che si è registrato nelle città italiane dopo lo scoppio della pandemia (-80% in media, con punte a Milano e Verona superiori al 90%) e il conseguente crollo dei ricavi da biglietti e abbonamenti.

**Il vincolo del distanziamento**

Ora però all'emergenza finanziaria si sommano i timori per le nuove regole imposte anche al trasporto pubblico locale nella fase 2. Arrigo Giana, direttore generale di Atm Milano e presidente di Agens, è netto: «Il distanziamento di un metro limita la capacità di carico dei mezzi di trasporto a un 25-30 per cento. È un limite molto basso e difficilmente riuscirà a essere compatibile con una domanda di trasporto che, anche se regolamentata, sarà molto più alta. Quello che chiediamo al governo - continua Giana - è capire se può essere ridiscusso questo limite di un metro a fronte di un obbligo chiaro e perentorio di indossare la mascherina sui mezzi pubblici».

Nella fase 2 la domanda di mobilità - magari non il 4 maggio, neanche il 18, ma quasi sicuramente quando ripartiranno tutte le attività a settembre, scuola compresa - sarà di molto superiore alla capacità di trasporto del 25% imposta dal metro di distanza. Forse salirà fino al 50% della capacità di carico, se gli utenti ritroveranno un po' di fiducia verso il mezzo pubblico o semplicemente per necessità. A quel punto il distanziamento di un metro non solo non garantirà la richiesta di traspor-

to, ma rischia di creare assembramenti nelle stazioni e nelle fermate di bus e tram, pericolosi per la salute. Prendiamo il caso di Milano. Prima della crisi sanitaria, sui mezzi pubblici milanesi viaggiavano circa 2,2 milioni di passeggeri al giorno: 1,4 milioni in metropolitana e circa 800mila sui mezzi di superficie. Con la fase 2, i mezzi pubblici milanesi avranno una capacità ridotta al 25%, ossia potranno trasportare circa 550mila utenti al giorno. I restanti 1,6 milioni che faranno? Il punto è che la mobilità urbana sarà determinante nella fase 2 perché supporta la vita delle persone, che spostandosi sia di poche centinaia di metri, sia di svariati chilometri, riescono a raggiungere i propri posti di lavoro. Se non riescono il mondo si blocca.



Ecco perché le aziende di trasporto chiedono se sia possibile valutare la possibilità di tutelare la salute dei passeggeri con la sola mascherina, togliendo il distanziamento. Questo renderebbe possibile una capienza fino al 50% del trasporto garantendo un'offerta più in linea con la richiesta futura.

#### La sfida del 4 maggio

Riepiloghiamo: capienza dei mezzi ridotta a un quarto, accessi alle metropolitane con ingressi scaglionati attraverso la chiusura dei tornelli, bollini colorati a terra per mantenere il metro di distanza alle fermate e sulle banchine. Così il trasporto pubblico si prepara all'avvio della fase 2, che proprio per i trasporti, e soprattutto nelle grandi città, sarà il vero banco di prova della riuscita delle misure decise dal governo. La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, stima che con la fase 2 si metteranno in movimento circa 3 milioni di persone sull'intero territorio nazionale, molte delle quali utilizzeranno mezzi pubblici. Le linee guida del ministero dei Trasporti rese note nei giorni scorsi disegnano la cornice della ripartenza, che va dall'obbligo di mascherina (anche in stoffa) al contingentamento degli ingressi con flussi separati in entrata e uscita, ma saranno le aziende a dover tradurre a livello pratico queste norme, con non pochi dubbi e preoccupazioni, come abbiamo visto; soprattutto quando la ripartenza sarà a regime.

La nuova normalità del trasporto pubblico locale richiederà pazienza e spirito di adattamento. Qualcuno azzarda che, per queste ragioni, gli utenti potrebbero maturare una convinzione: quella di considerare il

mezzo pubblico una soluzione da adottare solo in casi di vera necessità. Asstra e Agens ribadiscono: «Non potendosi applicare al settore rigide regole di distanziamento occorre incidere a monte, attraverso la diversificazione degli orari di avvio delle attività scolastiche, universitarie, lavorative, produttive».

#### Il nodo dei controlli

Premesso che la responsabilità individuale di tutti gli utenti dei servizi di trasporto pubblico rimane un punto essenziale per garantire il rispetto delle regole, il presidente della Regione Lombardia, Attilio Fontana, ha già sollevato la questione con il premier Conte: «Abbiamo bisogno di regole certe su chi fa i controlli, sulla titolarità che le persone preposte ai controlli hanno di fare certe imposizioni o di negare l'accesso a qualcuno». Asstra tiene il punto: «Non è possibile, in quanto estranee ai compiti e alle responsabilità delle imprese, attribuire al personale viaggiante e di stazione la responsabilità di impedire il mancato rispetto delle distanze o delle capacità massime dei mezzi e delle infrastrutture. La funzione del personale di bordo e di stazione, in questi casi, potrà essere quella di attivare procedure di segnalazione di situazioni anomale. La gestione però di tali anomalie non può che essere demandata alle Forze dell'ordine».

#### Il dissesto finanziario

Il lockdown sta causando perdite rilevanti alle aziende italiane del tpl, tutte di proprietà pubblica. Gibelli avverte: «Se a breve non sarà previsto un fondo straordinario con una dota-

zione finanziaria iniziale di almeno 600 milioni di euro per il ristoro delle perdite, molte aziende dovranno portare i libri in tribunale prima dell'estate, altro che ripartenza». La ministra De Micheli promette: «In un prossimo decreto arriveranno una serie di interventi per il settore trasporto passeggeri, che in questo momento sta attraversando una situazione piuttosto complessa».

#### Il bonus mobilità alternativa

Tra le misure allo studio - annuncia la ministra - per limitare l'utilizzo dei mezzi pubblici e promuovere la mobilità alternativa, anche elettrica, c'è «il riconoscimento di un buono mobilità alternativa, per i residenti nelle città metropolitane e aree urbane con più di 60mila abitanti, pari a 200 euro per l'acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, nonché di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard e monopattini, ovvero per l'utilizzo dei servizi di mobilità condivisa a uso individuale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**ASSTRA**  
Il presidente  
Andrea Gibelli  
(Ferrovie Nord  
Milano)



**AGENS**  
Il presidente,  
Arrigo Giana (Atm  
Milano)

#### IL NODO DEI CONTROLLI

## Milano punta su biciclette e partenza lenta



**Giuseppe Sala.** Sindaco di Milano

Non è ancora chiaro chi si occuperà di fare i controlli per evitare gli assembramenti nei mezzi pubblici, dai tram alle metro fino ai treni regionali. Tuttavia l'auspicio dell'amministrazione comunale è che la ripartenza - almeno quella molto graduale di maggio - non provochi affollamenti. Il piano previsto per la Fase 2 prevede infatti un uso continuato dello smart working, caldeggiato dalle istituzioni come soluzione migliore per le attività del terziario; un incremento dell'utilizzo delle biciclette, con la definizione di 35 chilometri in più di piste ciclabili entro la fine del 2020 (si parte a maggio con i primi

22 chilometri); la sospensione dell'Area C, per poter entrare con l'auto in centro senza pagare la tariffa di 5 euro. Questo mix dovrebbe consentire, almeno in queste prime settimane di maggio, di non superare il 30% dei viaggiatori dei periodi normali.

Durante le ore di punta inoltre i treni regionali di Trenord torneranno a pieno regime, e anche la società di trasporto di Milano, Atm, manterrà tutte le corse nelle fasce orarie più a rischio, proprio per evitare possibili assembramenti. Inoltre sarà indicato dove sedersi e dove no, così da garantire il giusto distanziamento fra persone, e

anche nei posti in piedi delle metropolitane ci saranno indicati gli spazi dove sostare.

Rimane aperta la questione dei controlli. Atm ha sollevato in questi giorni il problema di un possibile assembramento in banchina, mentre Trenord, che vive lo stesso dubbio, sta intanto organizzando una app in grado di dire il livello di affollamento dei treni.

Queste due settimane sono viste come una transizione: c'è da capire cosa succederà da metà maggio, e soprattutto da giugno, con la ripresa di tutte le attività commerciali.

—Sara Monaci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA CAPITALE

## L'incognita di Roma, Atac in crisi di liquidità



**Virginia Raggi.** Sindaca di Roma

Un piano per bus e metro, un altro per la mobilità sostenibile, da nuove ciclabili per circa 40 chilometri ai monopattini in sharing. Ma lunedì per la Capitale sarà un'incognita, soprattutto sui controlli. Dopo nuove riunioni è attesa a ore l'ordinanza della Regione Lazio (l'ultimo Dpcm individua nel governatore il responsabile) che dovrebbe chiarire orari e frequenze dei mezzi, tetto dei passeggeri e, appunto, verifiche. «Puntiamo a garantire il rispetto del distanziamento sociale (un metro, ndr) con delle deroghe, che possono arrivare fino al 50% dell'omologazione dell'autobus,

con l'obbligo di mascherina a bordo», ha anticipato il vice di Nicola Zingaretti, Daniele Leodori. In sintesi: fino a 50 persone per ogni bus, contro i 100 di capienza standard. Anche se il Comune di Virginia Raggi chiede di tenere la quota al 25% fissato dal Dpcm. È il Campidoglio che deve indirizzare Atac, la municipalizzata salvata dalla bancarotta grazie al concordato preventivo sotto la guida di Paolo Simioni (nuovo Ad di Enav, che dunque Raggi dovrà sostituire), che ora stima 203 milioni di mancati ricavi ed è in crisi di liquidità. «Abbiamo cominciato subito con test in metro e bus, siamo stati i primi»,

rivendica l'assessore capitolino ai Trasporti, Pietro Calabrese. Ieri è iniziata l'installazione dei marker sui sedili per il distanziamento. Sarà incentivato l'acquisto dei biglietti tramite app. Saranno affissi avvisi nelle circa 150 stazioni della metro e nelle principali tra le 8mila fermate dei 1.400 bus e tram. Numeri che spiegano la preoccupazione: chi vigilerà, a bordo e in attesa? La prefetta Pantalone ha escluso l'impiego di polizia e carabinieri, il ricorso ai vigili è giudicato impraticabile. E Atac, che ha solo 250 controllori, avvisa: «Impossibile per noi».

—**Manuela Perrone**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I DISTANZIAMENTI

## In Sicilia il biglietto lo fa ancora l'autista



**Marco Falcone.** Assessore Regione Sicilia alle infrastrutture

Chiarezza e norme certe. È quello che chiedono in Sicilia le aziende del trasporto pubblico locale sia urbano che extraurbano in vista della cosiddetta Fase 2. Che in una prima fase, dal 4 maggio per essere chiari, interesserà poco la Sicilia: «Da noi non c'è un'esigenza particolare sul fronte industriale e nelle aree dove sono presenti le grandi imprese il servizio di trasporto è gestito dalle stesse aziende» spiegano sia dall'Asstra che dall'Anav. Il problema, invece, si porrà a partire dal 18 maggio quando la successiva apertura potrebbe portare a un incremento del traffico urbano.

Le associazioni di categoria

hanno scritto all'assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone chiedendo che sia attivato un tavolo di confronto per sciogliere alcuni nodi sia sulla gestione del distanziamento sociale che su quello finanziario per la copertura dei costi di trasporto (i cosiddetti corrispettivi). Un problema riguarda «l'attività di bigliettazione a bordo»: non tutte le aziende sono dotate di sistemi online ed è per questo che le associazioni chiedono che intanto l'attività sia fatta dagli autisti a bordo nel rispetto delle distanze di sicurezza. Più complessa e meno a portata di soluzione è invece la

questione che riguarda la gestione futura dei servizi. E in questo caso le associazioni chiedono di prevedere una diversa distribuzione oraria, di autorizzare un riempimento dei mezzi almeno al 60% delle capacità (il tutto per evitare sovraffollamento alle fermate), di prevedere una gestione dei contratti di servizio più flessibile, l'introduzione di servizi navetta da un terminal a un generatore di traffico a prenotazione obbligatoria con la possibilità di saltare le fermate e con tariffazione differenziata.

—**Nino Amadore**

© RIPRODUZIONE RISERVATA