

Direzione Marketing e Comunicazione
Il Direttore

Prot. 34177

Egr. ing. Salvatore Crapanzano
Presidente Coordinamento Comitati Milanesi
Via Cenisio 10/a
20154 Milano

Milano, 26 ottobre 2010

Oggetto: carenze del servizio offerto dagli autobus 40-54-58

Egregio Presidente,

su invito del nostro Presidente, rispondo con piacere alla sua del 29 settembre anzitutto ringraziandola anche a nome dell'ing. Catania per il prezioso contributo offerto allo scopo di contribuire tutti insieme al miglioramento del servizio, per renderlo sempre più efficiente.

Per quanto riguarda le linee da lei segnalateci, nello specifico il Quartiere Rubattino attualmente è servito non solo dalla linea 54 ma anche dalla 75 e dalla 924 che fanno da supporto al quartiere verso Lambrate. Nello specifico, la linea 54 ci risulta che al momento abbia un dimensionamento della frequenza abbastanza adeguato, con frequenze programmate ogni 5' nelle ore di punta e di 6-7' di morbida, mentre le frequenze serali da fine novembre subiranno un miglioramento a 15'. Nel mese di settembre il rispetto della regolarità è stato del 77,3% rispetto alla frequenza programmata. Ovviamente, per il mantenimento della regolarità siamo impegnati con costante e continuo monitoraggio per garantire al meglio il rispetto del programmato, per raggiungere (e se possibile superare) la media dell'80% delle principali linee automobilistiche milanesi.

Per quanto concerne il Quartiere Certosa, la vostra richiesta di una riduzione dei tempi di attesa della linea 40, è un problema già noto e trova fondamento non già in un inadeguato dimensionamento del servizio in termini di frequenze programmate, bensì nella scarsa performance della linea stessa in termini di regolarità. Questa situazione, che non ci soddisfa, è legata all'eccessiva lunghezza della linea: con circa 18 km, si tratta della linea più lunga dell'intera rete milanese. Negli ultimi anni abbiamo attuato provvedimenti migliorativi come l'inserimento di tempi di sosta aggiuntivi ai capilinea per l'assorbimento e la non propagazione dei ritardi (i cosiddetti "cuscinetti"), ma anche l'upgrade tecnologico e metodologico della Sala Operativa per il monitoraggio del servizio, conseguendo alcuni risultati significativi: nei primi cinque mesi del 2010 la percentuale di regolarità è stata pari al 75,9 %. La stessa regolarità in frequenza, nel periodo aprile-giugno 2009, era stata del 73,7 %, quindi abbiamo recuperato in un anno 2 punti percentuali ma siamo ancora ben lontani dal raggiungimento dell'ottimale.

Dobbiamo e vogliamo fare di più, ma siamo convinti che l'unica azione possibile per la soluzione del problema sia lo spezzamento della linea in due tronconi. Eravamo intenzionati ad attuare questo provvedimento già nel gennaio 2009, quando la linea ha modificato il percorso a Niguarda in seguito all'entrata in esercizio della metrotramvia Milano-Cinisello, ma i competenti Settori del Comune ci hanno chiesto di rimandare l'operazione a quando sarà inaugurato il prolungamento della M3 a Comasina, in modo da localizzare l'interscambio in una località significativa di accesso alla rete di forza. Prima di allora, si ritiene che gli utenti possano non accettare la perdita del collegamento diretto con alcune delle numerose funzioni urbane intercettate dalla linea (due cimiteri, ospedali, università, numerose linee radiali di superficie). Poiché il prolungamento della M3 è previsto nei primi mesi del 2011, siamo prossimi a raggiungere il nostro obiettivo. Fino ad allora, garantiamo il nostro impegno per una gestione il più possibile efficace della linea 40, consapevoli del ruolo che essa riveste nel collegamento tra i quartieri periferici di Milano.

Infine, per il Quartiere Valsesia, la vostra proposta di estrapolazione delle corse per via Gozzoli (attuale 58 barrata), dalla linea 58 per creare una linea specifica limitata a Bisceglie M1 potrebbe essere accolta con favore. Sugeriamo di trasmettere la proposta anche ai competenti uffici del Comune di Milano per valutare assieme a loro opportunità e fattibilità. Ci preme però specificare da subito che i "pro" di una linea corta e più regolare si dovranno poi confrontare con i "contro" di una minore accessibilità (causa collegamento non più diretto) ad altre funzioni urbane e ad altre linee di trasporto, come ad esempio la filovia 90/91.

Per quanto riguarda le nuove corsie riservate, siamo come sempre disponibili all'incontro prospettato, purché sia presente il Comune a cui competono gli interventi di protezione e velocizzazione del trasporto pubblico. Riunione nella quale faremo anche il punto della situazione sui lavori eseguiti, in esecuzione e da eseguire per la riduzione del rumore prodotto dai tram.

Per questo, sono a proporvi di prendere contatti con i responsabili viabilità del Comune e programmare con loro un incontro per la fine di novembre di modo da dare anche a noi la possibilità di essere presenti.

Nell'esprimere a lei e a tutti i Comitati dei cittadini che rappresenta, i più sentiti ringraziamenti, restiamo sempre a disposizione per ogni evenienza.

L'occasione ci è gradita per porgerle vive cordialità.



Marco Pavanello