

**APPUNTI SU MOBILITA' E TRAFFICO SOTTOPOSTI DA EMILIO SENESI
PER CONTO DI ACU-ASSOCIAZIONE CONSUMATORI UTENTI
PER L'ASSESSORE MARAN**

Di seguito sono riportati alcuni suggerimenti che ACU sottopone liberamente al tavolo di confronto tra Giunta del Comune di Milano e parti sociali. Alcuni di questi suggerimenti sono ispirati alle indicazioni fornite dall'ex Consigliere del Comune di Milano Enrico Fedrighini.

Le misure indicate si riferiscono tutte al breve periodo ma è importante sottolineare che è possibile fornire anche suggerimenti validi a medio-lungo termine, come per esempio l'invito a progettare un piano per la realizzazione di grandi parcheggi lungo le stazioni delle linee ferroviarie suburbane.

Queste misure per il breve periodo sono interventi realizzabili in tempi rapidi e a costo zero o a cifre molto contenute, attraverso procedure amministrative non complesse (Ordinanza del Sindaco; delibera della Giunta; integrazioni delle prestazioni fornite dalle società controllate).

A queste misure vanno aggiunti i provvedimenti a tutela della salute pubblica da applicare sistematicamente durante la stagione critica (da ottobre a marzo).

- **estendere l'applicazione di Ecopass** entro la cerchia dei Bastioni a tutti i veicoli circolanti (tranne ibridi ed elettrici) con tariffe differenziate in funzione della tipologia (furgoni, auto, commerciali, privati) e degli orari (tariffa molto più alta nelle ore di punta), utilizzando sistemi di rilevamento e pagamento di tipo elettronico sul modello telepass (forse tramite accordi con Autostrade si possono convertire i Telepass, ormai molto diffusi, anche per il pagamento dell'Ecopass). La tariffa differenziata serve a indirizzare la mobilità urbana in modo più intelligente, incentivando il traffico commerciale a circolare fuori dagli orari di punta, fluidificando il traffico e aumentando la velocità commerciale dei mezzi di superficie del trasporto pubblico quando maggiore è la domanda di spostamenti.

- **creazione di una tessera integrata per accedere all'intero sistema di mobilità urbana** (mobility card) utilizzabile per accedere ai seguenti servizi:
 - tutte le linee di trasporto pubblico urbano (anche versione extraurbano) fino ai capolinea MM;
 - linee ferroviarie suburbane (linee S) in ambito urbano;
 - bike-sharing;
 - car sharing (con tariffe ridotte per alcune categorie di cittadini, per esempio anziani)
 - parcheggi di interscambio e di corrispondenza.

- **trasformare le stazioni delle linee MM e S in "hub urbani" per incrementare l'uso del mezzo pubblico.** Dagli studi sulla mobilità urbana, il trasporto pubblico cittadino funziona bene soprattutto in centro dove la rete del sistema di trasporto pubblico è più capillare e protetta; funziona molto meno bene man mano che ci si allontana dalla zona centrale, con l'aumento dell'uso dell'automobile. Nelle zone più lontane dal centro, il servizio di trasporto pubblico è a livelli accettabili solo lungo le direttrici delle linee di trasporto sotterranee su ferro (le 3 linee metropolitane e le 11 linee ferroviarie suburbane). Occorre potenziare la capacità attrattiva di queste linee per estenderne l'accessibilità a un'utenza molto maggiore di quella attuale. Non si tratta semplicemente e solamente di aumentare treni e frequenze, ma occorre pensare a interventi più strutturati. Infatti, quando la distanza fra il punto di partenza e la più vicina stazione MM/S è superiore a 800-1800 m e richiede l'uso di un mezzo di trasporto di superficie, il potenziale utente spesso rinuncia perché i tempi di attesa sono piuttosto lunghi. Questa distanza potrebbe essere agevolmente percorsa in bicicletta, se solo esistesse un luogo dove parcheggiarla (con ragionevoli speranze di ritrovarla, al ritorno). Per questo è necessario trasformare la funzione delle stazioni delle fermate delle linee MM e ferroviarie S (passante) in veri e propri "hub urbani", attraverso i seguenti interventi:
- libero accesso per la sosta delle biciclette all'interno dei parcheggi di interscambio e di corrispondenza ATM e predisposizione di appositi stalli o armadi a prova di furto dotati di videosorveglianza;
 - realizzazione di nuove strutture per la sosta delle biciclette in corrispondenza delle principali fermate MM e ferrovie S affidati in gestione a ciclofficine e quindi a costo zero per l'Amministrazione,;
 - potenziamento degli itinerari ciclabili di collegamento alle stazioni delle fermate;
- **Incrementare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto complementare** tramite il posizionamento di idonei porta-biciclette sul frontale degli autobus: per esempio nella città di Seattle ogni mezzo di superficie è dotato di portabiciclette in grado di trasportare due biciclette con tempi di aggancio/sgancio molto rapidi (vedi foto)



- **Estensione del bike-sharing e del car-sharing anche nelle zone periferiche**
- **Abbonamento annuale ATM come beneficio del contratto di lavoro.** Promuovere accordi tra parti sociali e ATM per estendere l'abbonamento annuale ATM tra i benefici contrattuali locali per i lavoratori del settore privato e pubblico. Si possono prevedere opportune agevolazioni per favorire il recepimento di tali accordi.