

Prima di qualsiasi altra valutazione, vorrei soffermarmi su tre considerazioni, per me fondamentali per meglio definire il contesto in cui si sviluppa la nostra azione o le nostre pratiche sindacali, nell'ambito della ricerca di crescita quantitativa e qualitativa della mobilità sostenibile.

La prima considerazione, a Milano è rappresentata dal miglioramento dei dati ambientali e di trasporto, nella riduzione dell'indice di motorizzazione e nel mantenimento del 5° posto nella classifica stilata dall'indagine annuale di Euromobility sulla mobilità sostenibile nelle principali 50 città Italiane.

Statistiche, importanti e indicative, ma nel concreto verifichiamo che, seppure i Ministeri dell'Ambiente e della Salute hanno vietato con decreto di superare per più di 35 volte l'anno il limite giornaliero di 50 microgrammi/metro cubo di PM10, nel 2010, ben 57 città su 88, hanno superato il limite previsto dalla legge **e tra le grandi città svetta Milano con 108 giorni di superamento del limite giornaliero.**

Guardando alla data odierna, Milano, ha già superato il bonus di pm 10 dei 35 giorni.

Senza voler fare grandi analisi, è chiaro che il tema dell'inquinamento nell'area milanese è il tema.

La seconda considerazione è legata alla necessità di un utilizzo, migliore e maggiore, del trasporto pubblico sostituendosi a quello privato, così riducendo traffico, inquinamento e tempi di permanenza nel traffico.

Va però segnalato che tutto ciò si scontra, o almeno collide con i tagli definiti dal Governo sul trasporto pubblico locale, con la conseguente riduzione o ridimensionamento dei trasferimenti dalle regioni al sistema del trasporto locale, con gli aumenti tariffari, con la richiesta di riduzione dei costi operativi da parte delle imprese il tutto avendo sullo sfondo, quindi non come questione fondamentale, il miglioramento dei servizi offerti.

Per questa via si predispone un ridimensionamento nel concreto del servizio e dell'uso del trasporto locale.

Infine la terza considerazione è legata alla constatazione, che dal 1993, con il cambio del sistema politico, sempre meno i Comuni hanno voluto ricercare, nel confronto con il sindacato confederale, le idee e le proposte per un governo sistemico delle città e nel nostro caso del trasporto locale, dell'ambiente e della sicurezza.

In questa situazione, la categoria negozia con le aziende, e dal mio punto di vista lo fa pure bene, ma è insufficiente tutta la parte del confronto con l'istituzione dal punto di vista del servizio e del cittadino utente, manca la

capacità di vedere e leggere la città come un insieme di diversi e complessi interessi.

Manca un coordinamento, un tavolo di regia, che sappia riportarli a un sistema unitario.

Detto questo vediamo cosa è l'area milanese.

L'area milanese, è una realtà territoriale metropolitana, con una popolazione residente di 3.000.000 abitanti di cui 1.300.000 nella città di Milano, con un'estensione territoriale di circa 1.000 kmq.

Nell'osservare Milano e i suoi cambiamenti, studi recenti segnalano in particolare due fenomeni: vi è una accelerazione degli spostamenti e nel contempo una frammentazione dei luoghi di lavoro.

Da entrambi questi aspetti, deriva una crescita senza precedenti della mobilità che rende necessario il potenziamento delle reti di comunicazione e di trasporto.

Basti solo dire che nel territorio provinciale, ogni giorno si spostano in auto 1,7 milioni di cittadini, mentre il mezzo pubblico viene utilizzato da 703 mila cittadini, di cui più della metà risiede nel solo Comune di Milano.

Grandi masse, che si spostano tutti i giorni utilizzando un sistema con ancora grandi criticità, creano problemi di congestione dentro l'area.

Secondo stime del Comune di Milano, i costi di congestione nell'area milanese in termini di perdite di tempo assommano a circa 400 milioni di euro annui.

Tutto questo nonostante passi in avanti sono stati fatti con l'apertura della superstrada Malpensa-Boffalora, al completamento del passante ferroviario, all'apertura dei cantieri per la linea 5 della metropolitana e al prolungamento della linea 2 fino ad Assago e della linea 3 a Comasina, cioè portando quindi le linee delle metropolitane fuori dal comune di Milano.

Il completamento dell'alta capacità sulla tratta Novara Milano, lascia spazio sulla rete per un utilizzo di treni metropolitani ad alta frequenza, che attraversano l'area ovest di Milano dove vi sono notevoli insediamenti produttivi e vi è l'area della nuova Fiera e dove è previsto nel 2015 l'Expo.

Da tempo noi chiediamo un intervento adeguato in materiale rotabile in grado di sostenere e corrispondere alle corse necessarie, e con un intervento che adegui e metta a disposizione dei cittadini e degli utenti posti auto e parcheggi adeguati.

Così come, dopo tanto tempo, si è finalmente completato il passante ferroviario con la realizzazione di due nuove stazioni che arricchiranno ulteriormente il servizio di trasporto pubblico: in particolare gli interscambi con le linee transitanti sulla cerchia saranno collegate con le linee dirette a Treviglio e con la Pavia e Lodi, e come si dice in gergo tecnico i treni potranno andare da una rete all'altra senza rottura di carico.

Passante ferroviario, che finalmente è completato ma che si segnala per essere l'ennesima opera fatta in ritardo e fuori da una programmazione che sappia cogliere i cambiamenti futuri, invece di adeguare ciò che già esiste, con costi e disagi notevoli.

Lo stesso sviluppo della rete metropolitana con la linea 5 e poi la linea 4, garantirà un sempre maggiore interscambio con la rete ferroviaria e l'aumento dell'accessibilità dell'intero Comune e, nell'ottica Expo, dell'area del polo fieristico esterno.

Sono diventati 19 i chilometri Passante, con la linea a doppio binario, per lo più sotterranea che attraversa Milano da Ovest ad Est, incrociando nelle sette fermate intermedie le linee della metropolitana cittadina e del trasporto urbano di superficie.

Da tempo noi e la categoria chiedevamo questo tipo di intervento, certo non lo si può considerare un accordo, ma va elencato nelle buone pratiche sindacali. Così come la nostra richiesta di collegare direttamente alla stazione centrale il treno proveniente dalla Malpensa, così da facilitare i cittadini nell'utilizzo dei mezzi pubblici, attraverso l'integrazione treno con l'aeroporto internazionale.

Noi pensiamo che bisogna lavorare per spostare il più possibile verso il ferro e l'elettrico il trasporto, così da ridurre congestione e inquinamento e in uno stretto rapporto tra la città, i suoi trasporti e l'area metropolitana.

Milano è una città di 1.300.000 abitanti serviti sostanzialmente dall'Aziende trasporti milanese.

Atm oltre alla città di Milano serve altri 45 comuni per un territorio di 710 kmq e con una popolazione complessiva di circa 2.400.000 persone.

Tutto questo significa percorrenze di 140.000.000 di km anno (circa 380.000 km giorno) trasportando 654.000.000 di passeggeri anno (circa 1.800.000 passeggeri giorno).

Due punti sono importanti da evidenziare, il primo dal 2008 si rilanciano gli investimenti privilegiando mezzi a basso impatto inquinante, facendo leva sulla rete metropolitana e sulla crescita, con la linea 5 già cantierizzata, con previsto

un investimento, per il 2012, di ulteriori 51 treni sulle 3 linee già operanti e per il 2015 con la linea 4 e 5 funzionanti altri 49 treni.

Poi con l'arrivo di nuovi tram, 61 nel 2010, in un sistema che a Milano è rappresentato da 20 linee per quasi 300 km e 547 mezzi.

L'investimento nei mezzi insieme alla ristrutturazione della rete in centro città, ha al momento comportato maggiore frequenze, un incremento della velocità commerciale e minore rumore.

Ma in particolare ha significato rafforzare la presenza di un mezzo elettrico a basso impatto sull'ambiente.

Il ricambio di bus e filobus è stato di  $\frac{1}{4}$  del parco veicoli, arrivando così all'80% di mezzi ibridi e a idrogeno, (e prevedendo per il 2012 di arrivare al 100%), scelte anche queste che vanno nell'ambito della riduzione delle emissioni inquinanti, del miglioramento dei mezzi e dell'abbassamento l'età del parco circolante.

**Il secondo** un poco più complesso ma importante per la scelta; essa è legata all'incremento di corsie preferenziali e protette per i soli mezzi pubblici così da rendere competitiva la velocità commerciale.

Scelta forte che impegna la stessa città e non solo Atm, ma che purtroppo entra nel novero delle scelte che non stanno nella programmazione di periodo, ma arrivano come emergenza creando disagi ai cittadini e costi più alti per l'investimento.

Perché intervieni su una condizione data e non sei tu a determinare la condizione.

Infine va rammentato che in corrispondenza delle metropolitane, vi sono 18 parcheggi gestiti da Atm con oltre 16.000 posti auto, utilizzati al 100% quelli più esterni e al 70% quelli più in città.

Anche sui parcheggi di corrispondenza noi continuiamo a sostenere l'esigenza dello sguardo lungo per programmare gli interventi, a maggior ragione perché per il 2015 con l'expo si devono prolungare verso l'esterno linee già esistenti, ma si devono costruire 2 nuove linee.

Avere già chiaro dove e quanti parcheggi vanno previsti in relazione ai flussi fa solo parte di una seria programmazione.

Concludo su bike e car sarin strumenti importanti ma ancora deboli.

Oggi la bike sarin ha 103 stazioni, con 1.400 biciclette da prelevare e da lasciare, con 15.000 abbonati e 1.500.000 prelievi.

L'interesse sta crescendo tanto che sono previste nel giugno di quest'anno altre 50 stazioni con un migliaio di nuove biciclette.

Il car sarin dispone oggi di 3.200 clienti che possono contare su 90 mezzi, e parcheggi di superficie.

Sul tema dell'auto invece sempre più forte è l'idea dell'auto elettrica con stazioni di servizio in città, tanto che sta prendendo corpo dentro gli incontri sui tavoli tematici della camera di commercio per l'expo, un progetto tra Pininfarina con A2A.

Si prevedono entro la meta del 2011 circa 120 punti di ricarica e 60 auto elettriche, con una batteria agli ioni di litio del peso di 180 kg che garantirebbe un'autonomia di 140 km.

Questo volevo raccontarvi, come potete constatare qualcosa si è fatto, altro ancora è da farsi, in una realtà metropolitana importante come quella milanese, certo i tagli previsti dal governo non aiutano la ricerca di una mobilità sostenibile.

Dobbiamo fare uno sforzo ancora più forte e cercare collaborazioni, alleanze e volontà di proseguire in questo percorso di ricerca e di accordi.

Grazie per l'attenzione.

Antonio Granata