

Cambiamenti del programma di esercizio 2017

I mezzi pubblici della città

Prima osservazione: i costi della Linea 5

Salta subito all'occhio che la **Linea 5** (la Lilla) ha un contratto di gestione separato, che costa al **SOLO** Comune di Milano **89 milioni di Euro**. Quindi, il solo Comune di Milano spende risorse per 89 milioni di Euro per gestire una linea che trasporta **solo** il 13% dei passeggeri di tutte e 4 (e sole) le linee metropolitane. La frazione di spesa in capo al Comune di Milano per il resto della rete (metropolitane e superficie) è di 29 milioni di euro. I restanti 618 milioni per la gestione sono pagati da viaggiatori, Stato, regione, ecc.

Questo contratto durerà per altri 23 anni (cioè fino al 2040!) e, alla fine, il Comune avrà sborsato quasi 2,5 miliardi di Euro.

Domande:

a) perché **solo** il Comune deve mantenere la M5 con **89 milioni di euro**? Cosa prevede l'accordo di gestione?

b) perché il costo annuale della M5 è proprio di 89 milioni? È stabilito dalla frazione di passeggeri trasportati sulle 4 linee metropolitane e basta? Riusciamo a **ridurre questo canone**, magari ridefinendo la frazione di passeggeri trasportati dalla M5 ed includendo quelli delle linee di superficie?

c) perché il Comune non ha impedito ad Astaldi di uscire dalla società Metro 5 S.p.A., dato il ruolo primario che aveva svolto nella realizzazione dell'opera e la responsabilità in essa, con le problematiche connesse (**difetto di progettazione** della cuva tra Zara a Garibaldi)?

d) perché il sindaco di Milano ha impedito ad ATM di acquistare la quota rilasciata da **Astaldi**, permettendo così l'ingresso di FS, con la prospettiva di cedere ad essa il controllo di M5 e forse anche altro nel futuro e precludendo la possibilità di incidere efficacemente (certo, più di quanto sia stato proposto finora) sulle politiche della mobilità in città? C'entra il business degli **Scali**

Ferrovieri?

Seconda osservazione: estensione dell'ora di morbida e aumento dei tempi di attesa

In base alle slides di presentazione, il Comune vorrebbe incrementare il servizio nelle zone periferiche, recuperando risorse da tutto il resto, cioè **riducendo la qualità del servizio complessivo**. Per far ciò, verrà ridotto l'orario di punta e verrà anche esteso l'orario notturno ed il tempo di attesa nei giorni festivi per metropolitana e linee di superficie, portandolo fino a 16 minuti (33% in più) nei rami doppi della metro (vedere documento di presentazione).

Domanda:

- Come mai non vengono fortemente utilizzate le **corsie preferenziali** per recuperare risorse **senza tagliare** la qualità del servizio (l'unica menzione è solo relativa ad un tratto del tram 14, in via

Solari e piazza Napoli) e non vengono citate neanche laddove la carreggiata lo consentirebbe senza grosse spese?

Terza osservazione: le strisce blu potrebbero essere impiegate di più, per ridurre il pendolarismo privato

Il Comune ha previsto l'ampliamento delle strisce blu **solamente** per tre zone: Corso Sempione, Maciachini-Bruzzano, Stazione Centrale.

Questo **non dissuade il pendolarismo privato** verso tutte le altre zone della città, che è letteralmente presa d'assalto ogni giorno da **700 mila veicoli** che entrano confidando in un parcheggio di fortuna, data l'ampia tolleranza nell'applicazione delle regole (basta osservare le lunghe file di auto parcheggiate sui marciapiedi).

Domanda:

- perché il Comune non prevede di **estendere le strisce blu su tutto il territorio**, anziché utilizzare politiche di restrizione della mobilità discutibili per efficacia ed equità?

Note

ATM è una società per azioni, controllata al 100% dal Comune di Milano e dall'anno 2003 è strutturata come una finanziaria (fonte Wikipedia).

[A.P.]