

OSSERVAZIONI

al Piano Generale del Traffico PGTU presentato dall'Assessore Maran lo scorso 20/12/2012

In riferimento alla presentazione del piano generale del traffico, alle sue indicazioni metodologiche e alla struttura dello stesso, condividiamo gli obiettivi generali del progetto che passano attraverso il:

- **miglioramento della circolazione stradale**
- **riduzione della congestione da traffico**
- **del miglioramento della sicurezza stradale**
- **efficientamento e miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale**
- **riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico**
- **risparmio energetico**
- **rispetto dei valori dell'ambiente urbano**

in merito alle azioni che devono ricondurre al raggiungimento degli obiettivi sopra esposti presentiamo i seguenti suggerimenti.

1)Miglioramento della circolazione stradale e riduzione della congestione da traffico.

L'articolato processo di urbanizzazione della nostra città, che ha portato, soprattutto negli scorsi decenni, ad uno sviluppo disordinato e non coordinato di alcune zone confinanti tra loro, rende difficile un progetto di miglioramento della circolazione stradale senza l'intervento di riqualificazione di opere strutturali importanti e che difficilmente potranno prevedere la costruzione di nuove strade se non periferiche ovvero l'allargamento delle presenti, ma dovranno passare attraverso una riqualificazione degli spazi esistenti sulla platea stradale, spesso mal utilizzati o addirittura dispersi.

Per fare un esempio notiamo che su molte strade, a causa della presenza al centro, ai margini o addirittura sui marciapiedi, di auto in sosta irregolare le potenzialità per la costruzione di aree dedicate alla circolazione di pedoni, velocipedi oppure degli spazi protetti preposti alla possibile costruzione di punti di aggregazione di giovani o anziani vengono meno.

La presenza di veicoli in sosta irregolare sono quindi a nostro parere il vero freno alla fluidità della circolazione stradale, sarebbe interessante poter fare un censimento in ore notturne e quindi dei soli residenti ,di quanti veicoli (in assenza di traffico commerciale che di giorno andrebbe ad inficiarne i dati) siano stati lasciati in sosta vietata o irregolare, conteggiando anche quelli, la cui presenza viene comunque tollerata da anni, in questo modo si potrebbe avere un dato relativo alla "emergenza densità auto" che viene rilevata e citata anche nei documenti di presentazione citando la fonte Eurostat Urban Audit 2012, che come indicato risulta essere di gran lunga superiore alla media Europea.

Fatta questa premessa, a nostro avviso il trend di crescita delle immatricolazioni di auto non è

purtroppo dovuto alla spinta ecologista o alla maturazione del cittadino medio in relazione all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi, ma è da leggersi soprattutto come inconfutabile risposta alla crisi economica perdurante e all'aumento dei costi di esercizio dell'utilizzo dell'auto.

Per diminuire il numero di auto in circolazione servono forti iniziative alla rottamazione, intesa NON come sostituzione dell'auto vecchia per una più moderna e meno inquinante, ma per la vendita dell'usato senza sostituzione con altro veicolo, tali incentivi potrebbero anche essere accompagnati dall'emissione di abbonamenti gratuiti per l'utilizzo del trasporto pubblico per almeno un anno o all'emissione di carnet per l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi, come i **Taxi**, car sharing o bike sharing.

Per ridurre la congestione da traffico servono inoltre risposte forti in merito al miglioramento della velocità commerciale del trasporto pubblico di linea e non di linea, a discapito del trasporto privato.

Ultimo elemento di essenziale importanza per il miglioramento della fluidità del traffico deve passare attraverso una drastica diminuzione dei flussi di veicoli privati che entrano in città dalla cintura di comuni confinanti, serve in questo caso un notevole incremento di posteggi nei punti di interscambio con le stazioni delle linee metropolitane e del passante ferroviario.

2)Area C

Quando si parla di decongestionamento del traffico in centro, non si può prescindere dall'utilizzo di provvedimenti di regolazione come quello dell'area "C", riteniamo che questa scelta sia ottimale per salvaguardare il centro storico e disciplinare al meglio i cittadini all'utilizzo di mezzi alternativi, nello specifico vorremmo però che non si sottovalutasse il dato relativo al considerevole incremento di ciclomotori e motocicli che quotidianamente accedono in area C e che conseguentemente devono trovare posto in aree di sosta ad essi dedicati e non, come oggi accade, con una sosta indisciplinata in ogni luogo anche in prossimità di importanti passaggi dedicati ai pedoni.

Per meglio fluidificare il traffico all'interno dell'area C, riteniamo sia importante ripensare anche alla percorrenza di alcune linee tranviarie, soprattutto quelle dove vengono utilizzati i tram di grandi dimensioni come nelle vie Mazzini, Torino e Broletto, nonché in corso Genova e corso Italia dove la loro presenza produce un notevole rallentamento del traffico incolonnato incrementando quindi il disagio e un aumento dei livelli di inquinamento.

3)Cerchia dei Bastioni

Per meglio sviluppare il transito attorno all'area C, riteniamo importante attuare un progetto che possa prevedere che la cerchia a ridosso dell'area possa diventare una strada a scorrimento veloce, liberando la carreggiata da ostacoli di ogni tipo e inibendo la sosta su entrambi i lati, al fine di poter anche guadagnare ulteriori spazi per lo scorrimento dei veicoli.

4)Efficientamento e miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale

"Un taxi più veloce è un taxi meno caro e prima reperibile per un nuovo utente" questa affermazione è da sempre un nostro slogan per sollecitare l'Amministratore Locale per migliorare il servizio del trasporto pubblico Non di linea.

Un miglioramento della fluidità del trasporto pubblico determina certamente un migliore utilizzo di tali servizi in alternativa all'uso del veicolo privato, per fare ciò a nostro avviso bisogna lavorare su pochi ma determinanti punti specifici :

liberare le corsie riservate dal transito dei motocicli e dei velocipedi che oltre a rendere

meno fluido il passaggio del servizio pubblico, determinano un elevato incremento dei sinistri che oltre a provocare a volte gravi lesioni alle persone determinano rallentamenti e blocchi alla circolazione.

incremento delle corsie riservate alla circolazione dei soli veicoli adibiti al trasporto pubblico e nello specifico reiteriamo due richieste fatte da tempo dalla categoria e che prevedono l'istallazione della corsia riservata che da via Cenisio percorre via Luigi Nono, piazzale Cimitero Monumentale e via Giuseppe Ferrari e la seconda il cambio d'uso della corsia riservata di tutto il Viale Regina Giovanna, oggi destinata al solo transito dei veicoli tramviari.

Le richieste qui sopra evidenziate rivestono per la circolazione del servizio taxi un valore assoluto in quanto insistono sulla direttrice di percorrenza che dall'aeroporto di Linate porta e porterà l'utenza verso il polo fieristico Milanocity e quello ancora più importante di Milano Rho-Però e Expo.

Interventi strutturali tendenti a liberare alcuni nodi di incaglio che attualmente sono ancora presenti sulle direttrici in uso al servizio pubblico.

Rimane ancora emblematico l'incaglio presente sulla carreggiata riservata al transito del servizio pubblico in viale Isonzo in direzione di piazzale Lodi, riteniamo mal concepita la sistemazione del capolinea della linea filoviaria 90 che impedisce al servizio pubblico che transita nel senso opposto di completare la percorrenza del citato viale Isonzo fino a piazzale Lodi costringendo tali veicoli all'uscita obbligatoria sulla carreggiata laterale con grave intralcio sia per gli stessi che per il traffico privato.

maggiore protezione delle corsie attualmente dedicate al trasporto pubblico con incremento delle postazioni di controllo ZTL e con cordoli di separazione citiamo *come esempio* viale Elvezia, via Moscovia, viale Umbria da via Muratori a piazza Cappelli in entrambi i sensi.

5) Estensione degli ambiti riservati alla mobilità dolce ed aree a traffico limitato.

Siamo favorevoli all'incremento di interventi a favore della creazione di aree protette e di interventi rivolti anche alla riqualificazione di alcune aree come è già stato fatto in via Paolo Sarpi, corso Garibaldi e Brera, auspichiamo che anche gli interventi futuri e quelli appena conclusi come in piazza xxv Aprile non precludano la circolazione ai **taxi** in servizio, al fine di poter offrire ai cittadini sia aree con una migliore qualità della vita sia un adeguato servizio di trasporto complementare a quello di linea.