

NO ALL'AUMENTO DEL BIGLIETTO - SÌ TARIFFA UNICA - SÌ TRASPORTO INTEGRATO

Il trasporto pubblico locale nell'area metropolitana milanese sconta, ad oggi, una notevole spaccatura tra il Comune di Milano ed il suo hinterland per effetto della disomogeneità nella tariffazione tra comuni contigui e per la frammentazione dovuta ai molti titoli di viaggio richiesti all'utente per spostarsi da/per le aree esterne al capoluogo.

Questa situazione, oltre a creare disagio a chi deve accedere alla città dall'hinterland (obbligando di fatto centinaia di migliaia di pendolari ad usare l'auto) determina un ulteriore peggioramento della già precaria qualità dell'aria che i Milanesi respirano, oggi tra le più inquinate in Europa.

La creazione della Città metropolitana di Milano e l'istituzione dell'Agenzia per il trasporto pubblico locale rappresentano un'occasione unica per elaborare una visione strategica che vada oltre i singoli confini comunali e che consenta quindi di adottare e promuovere un diverso approccio all'utilizzo dei mezzi pubblici.

Il Sindaco Sala, che evidentemente non ha compreso l'importanza di rendere il trasporto pubblico fruibile per tutti, propone un inaccettabile aumento del biglietto urbano pari al 33%.

Sarebbe proprio questo, invece, il momento di ripensare non solo il modello di *governance* e l'organizzazione della rete di servizi del trasporto pubblico locale ma anche di rivedere il sistema tariffario a zone in vigore nell'area metropolitana milanese, in particolare per i comuni di prima fascia, intervenendo sulle tipologie di titoli di viaggio ed introducendo il **biglietto unico integrato** che consenta di usare tutti i mezzi di trasporto pubblico locale disponibili nell'area metropolitana.

Una scelta di questo tipo rappresenterebbe una tappa significativa verso l'affermazione di una concezione del trasporto pubblico locale di area vasta, che favorirebbe una maggiore fruizione dei servizi da parte degli utenti e un miglioramento degli spostamenti in città.

Un tassello importante, all'interno di un più ampio e radicale ripensamento del sistema dei trasporti a Milano e in Lombardia, che dovrebbe condurre a una revisione profonda del Piano regionale per la mobilità e i trasporti (PRMT) focalizzata sulla messa a punto di strategie a supporto della mobilità dolce, volta a destinare maggiori risorse ai sistemi di trasporto pubblico dei passeggeri su rotaia e determinata ad abbandonare in via definitiva progetti infrastrutturali di tipo autostradale calati dall'alto, dannosi per l'integrità ambientale del territorio e non rispondenti alla vera domanda di mobilità espressa giornalmente dai cittadini.

Il biglietto unico integrato si configura quindi come una misura che può effettivamente contribuire ad abbattere l'inquinamento atmosferico e ad alleviare la congestione della rete stradale. La scarsa qualità dell'aria nell'area metropolitana milanese costituisce un

problema di salute pubblica e di tutela ambientale tristemente noto, la cui soluzione non può più essere rinviata.

Affrontarlo e risolverlo attraverso una pluralità di misure rigorose e credibili per favorire la mobilità locale sostenibile, tra cui il biglietto unico integrato, dovrebbe essere in cima all'agenda politica, nelle priorità delle amministrazioni pubbliche a tutti i livelli.

Tra l'altro, gli sforamenti continui dei valori limite di PM10 e di NO2 a Milano e nel suo hinterland, oltre a incidere negativamente sulla qualità della vita dei cittadini e ad avere un costo sociale notevole per la collettività, potrebbero presto culminare nella condanna al pagamento di pesanti sanzioni, viste le procedure di infrazione in corso avviate dalla Commissione europea (*).

(*)

La procedura di infrazione n. 2014/2147 riguarda la violazione della direttiva sulla qualità dell'aria-ambiente dovuta ai superamenti dei valori relativi al PM10 è giunta a parere motivato nell'aprile del 2017. Link al comunicato stampa della Commissione: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1046_EN.htm.

La procedura di infrazione n. 2015/2043 riguarda la violazione della direttiva sulla qualità dell'aria-ambiente dovuta ai superamenti dei valori relativi all'NO2 è giunta a parere motivato nel febbraio del 2017. Link al comunicato stampa della Commissione: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-238_EN.htm.

L'Italia, a causa della scarsa qualità dell'aria in molte parti del paese, potrebbe essere condannata a versare all'UE una somma che si attesterebbe attorno a 1 miliardo di euro (ad es. <http://www.lastampa.it/2017/02/01/italia/cronache/troppo-smog-litalia-rischia-una-multa-da-un-miliardo-di-euro-2iHTNvjWMO0B6XfJyG0xvM/pagina.html>).

Questa prospettiva, a maggior ragione, dovrebbe imporre un deciso cambio di rotta e indurre le amministrazioni pubbliche a compiere scelte strutturali, come appunto il biglietto unico integrato, per sostenere gli sforzi finalizzati a contenere il contributo del settore dei trasporti all'inquinamento atmosferico.

Il biglietto unico integrato è dunque una misura di civiltà dall'alto valore sociale che, disincentivando l'uso dell'auto privata per gli spostamenti da e verso la rete di trasporti metropolitani del capoluogo, permetterebbe ai cittadini di compiere scelte che contribuirebbero effettivamente alla decarbonizzazione dei trasporti, alla lotta contro l'inquinamento atmosferico e al raggiungimento degli obiettivi sui cambiamenti climatici stabiliti dall'accordo di Parigi.

Questa è la strada da percorrere e sono i cittadini stessi a indicarla.

Secondo i dati dello Special Eurobarometer n. 406 del 2013 (*), il 59% dei cittadini europei ritiene che la diminuzione dei prezzi del trasporto pubblico sia un modo efficace per migliorare la mobilità urbana.

(*)

Special Eurobarometer n. 406/2003 sull'attitudine dei cittadini europei verso la mobilità urbana. Link al sondaggio: https://data.europa.eu/euodp/it/data/dataset/S1110_79_4_406

I rappresentanti dei cittadini al Parlamento europeo, inoltre, hanno sollecitato a più riprese gli amministratori delle città in Europa a intervenire sul tema del biglietto unico integrato (*).

Nella sua *risoluzione sulla mobilità urbana sostenibile*, osservando quanto un'efficiente interconnessione tra i modi e le reti di trasporto, comprese le reti peri-urbane, possa effettivamente migliorare la mobilità dei cittadini, ha invocato la necessità di sviluppare sistemi di biglietteria integrata, al fine di migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico.

Nella sua *risoluzione sulla strategia europea per una mobilità a basse emissioni*, il Parlamento UE si è soffermato, inoltre, sulle iniziative in materia di gestione dei trasporti volte a sviluppare servizi per la mobilità intelligenti e rispettosi dell'ambiente, sottolineando la necessità di considerare l'emissione di biglietti di viaggio multimodali nell'ambito della futura regolamentazione.

(*)

Risoluzione del Parlamento europeo del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile. Link al documento: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P8-TA-2015-0423+0+DOC+PDF+V0//IT> (v. ad esempio, para. 38 e 49);

Risoluzione del Parlamento europeo del 12 dicembre 2017 sulla strategia Europa per una mobilità a basse emissioni. Link al documento: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A8-2017-0356+0+DOC+PDF+V0//IT> (v. ad esempio, para. 28).

Alla luce di quanto precede, questa petizione si chiede alle istituzioni deputate alla pianificazione e alla programmazione del trasporto pubblico locale di riconsiderare il sistema tariffario in vigore nell'area metropolitana milanese, di rendere omogenee le zone in cui è attualmente suddiviso e di introdurre il biglietto unico integrato, che includa anche il servizio ferroviario suburbano.

Come funziona il sistema oggi:

Il SITAM (Sistema Integrato Tariffario Area Milanese) è il **sistema tariffario a zone** in vigore nell'area metropolitana milanese e vi aderiscono i gestori delle linee di trasporto pubblico su gomma della Provincia di Milano e della Provincia di Monza e Brianza. Al suo interno, i biglietti e gli abbonamenti hanno una tariffazione progressiva che dipende dal

numero di semizone o di aree attraversate per raggiungere la destinazione. Si distingue tra:

- Biglietti/abbonamenti **interurbani** che consentono spostamenti sulle linee interurbane tra Milano e le località dell'hinterland e viceversa oppure soltanto tra queste.
- Biglietti/abbonamenti **cumulativi** che, oltre alla rete interurbana, consentono l'utilizzo anche della rete urbana di Milano.

L'attuale suddivisione in zone del territorio non deriva da considerazioni basate su confini geografici o amministrativi ma dall'organizzazione dei servizi TPL offerti 30 anni fa. Questa impostazione non è mai stata realmente adeguata alle mutate esigenze di mobilità e alle evoluzioni insediative e, spesso, neanche alle modifiche alle linee introdotte negli anni. Per molte relazioni, in base al modo di trasporto scelto, si attraversano un numero diverso di zone pagando un biglietto differente anche se i comuni di partenza ed arrivo sono gli stessi. L'utente quindi dovrebbe conoscere l'effettivo tracciato del bus per poter acquistare il titolo corretto!

Origine	Destinazione	Tariffa
PIOLTELLO Cassanese, Limoto, Malaspina	Milano	U+1 ½ zone
PIOLTELLO Malaspina (via S. Felice, Aeroporto)	Milano	U+1 zona
PIOLTELLO Seggiano, Rugacesio, Limoto (via Cernusco M2)	Milano	U+3 zone
PIOLTELLO Strada provinciale C.na Nuova (STAR)	Milano	U+1 zona

Si sono poi determinate situazioni che, in un'ottica di città metropolitana, pongono una questione di equità tra gli spostamenti all'interno di Milano e quelli nell'hinterland che, spesso, richiedono l'attraversamento di più zone e quindi tariffe più elevate a parità di distanza dello spostamento.

Origine	Destinazione	Distanza in linea d'aria	Distanza su strada	Tariffa	Mezzi/operatore
Famagosta	Cascina Gobba	11km	19km	1,5€	M2/ ATM
Cologno M.	Novate Milanese	11km	19km	2,30€	Bus/AGI

